

Minna Hyvärinen

AUTON MAAHANTUONTI ETELÄ- KOREASTA

Opinnäytetyö
Liiketoiminnan logistiikka

Joulukuu 2015

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Minna Hyvärinen	Tradenomi	Joulukuu 2015
Opinnäytetyön nimi		64 sivua
Auton maahantuonti Etelä-Koreasta		14 liitesivua
Toimeksiantaja		
-		
Ohjaaja		
KTM Suvi Johansson		
Tiivistelmä		
<p>Työssä käsitellään auton maahantuontia Etelä-Koreasta Suomeen. Euroopan Unionilla (EU) on Etelä-Korean kanssa vapaakauppasopimus, joka mahdollistaa eteläkorealaisen auton maahantuonnin tulleilla tai alennetulla tulliprosentilla. Tutkimustehtävänä oli selvittää auton maahantuonnin prosessi ja siihen liittyvät kustannuserät. Tavoitteina oli luoda käyttökelpoinen prosessikuvaus ja -kaavio, helpottaa kokonaiskustannusten arvioimista sekä koostaa hyvä tietopaketti autoa EU:n ulkopuolelta ostavalle ja tullietuuk-sien osalta ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille.</p> <p>Työn teoriaosuudessa käsitellään tavaran alkuperän perusteella myönnettäviä tul-lietuuksia, autologistiikkaa, tuontitullausta ja viranomais määräyksiä, jotka liittyvät auton maahantuontiin. Empiriaosuus sisältää teorian pohjalta luodun prosessikuvaus- li- säksi case-tutkimuksen, jossa vertaillaan Etelä-Koreasta hankittavan Hyundai Genesis Coupe -merkkisen auton oston ja maahantuonnin kustannuksia vastaavan auton hank- kimiseen Suomesta.</p> <p>Tutkimusmenetelmä oli pääsääntöisesti kvalitatiivinen. Tärkeimpiä lähteitä olivat valmiit sanalliset aineistot, joista koottiin yhteen maahantuontiprosessin kannalta oleelliset asiat ja selvitettiin siihen liittyvät kustannuserät. Case-tutkimuksessa käytettiin myös kvantitatiiviselle tutkimukselle tyypillisempiä määrällisiä elementtejä. Tutkimus sisältää numeraalista tietoa taulukkomuodossa ja sen pohjalta tehdyn sanallisen analyysin.</p> <p>Auton maahantuontiprosessiin kuuluu kuljetusten järjestäminen, kuljetusvakuutuksen hankkiminen, tulliselvityksen ja käyttöönottoilmoituksen tekeminen, siirtoluvan hankki- minen, autoverotuksen hoitaminen, auton rekisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä ja rekisteröinti. Kustannuksia aiheuttaa lisäksi maahantuonnin arvonlisävero. Tuontitul- lauksen yhteydessä tulee esittää tullietuuteen oikeuttava alkuperäilmoitus, joka on vie- jän kaupalliseen dokumenttiin laatima määrämuotoinen lauseke. Työtä tehtäessä kävi ilmi, että alkuperäselvityksen saaminen saattaa aiheuttaa vaikeuksia, koska viejällä pi- täisi olla valtuutetun viejän lupa. Lisäksi autovero kasvattaa kustannuksia varsinkin suuripäästöisillä autoilla. Case-tutkimuksessa kokonaiskustannukset nousivat lähes sa- malle tasolle Suomesta ostettavan auton kanssa ja ilman tullietuutta jopa korkeam- miksi. Kyse on kuitenkin ainoastaan yhdestä kuvitteellisesta tapauksesta eikä tarkoitus ole vetää yleispäteviä johtopäätöksiä maahantuonnin kannattavuudesta. Lisäksi todelli- set kokonaiskustannukset selviäisivät ainoastaan tuomalla auto oikeasti Suomeen.</p>		
Asiasanat		
Etelä-Korea, merirahti, tullietuus, tuonti, tuontiauto		

Author (authors)	Degree	Time
Minna Hyvärinen	Bachelor of Business Administration	December 2015
Thesis Title		
Importing a Car from South Korea		64 pages 14 pages of appendices
Commissioned by		
-		
Supervisor		
Suvi Johansson, MBA		
Abstract		
<p>This thesis discusses importing a car from South Korea to Finland. Under the free trade agreement, which the European Union (EU) has negotiated with South Korea, it is possible to benefit from duty preferences when importing a car. Hence, a Korean car can be imported at a lower or nil rate of duty. The objectives were to create a workable process description and chart, to find out the different cost items related to the import, and to establish a relevant information package about preferential trade and importing a car from outside the EU.</p>		
<p>The theory part covers the preferential tariff, car logistics, import customs clearance and authoritative regulations related to importing a car. The empirical part includes the process description and a case study in which the costs related to buying and importing a car from South Korea are compared with buying a similar car in Finland. The purpose of the case study was to serve as an example.</p>		
<p>In the study, the primary approach was qualitative. The process description and chart were created by gathering information through written data in official sources. In the case study, the quantitative approach was also used. The study includes tabular numerical data and a written analysis prepared on the basis of the data.</p>		
<p>The import process starts with organizing the ocean freight. In Finland, the importer has to declare the car and submit a car tax declaration. Temporary tax-exempt use of the car requires submitting a declaration of use and acquiring a transfer permit. In addition, the car needs to be inspected and registered. All these and the import tax compose the total costs. The entitlement to a preferential tariff requires an origin declaration drawn up by the exporter. However, it was discovered that getting the required origin declaration may be difficult because the exporter should have an authorized exporter status. Moreover, the car tax increases the total costs especially when importing a car with high CO₂ emissions.</p>		
Keywords		
import, import car, ocean freight, preferential tariff, South Korea		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	TYÖN TAUSTAT JA TOTEUTUS.....	8
2.1	Työn aiheen valinta ja rajaus.....	9
2.2	Työn tarkoitus ja tavoite.....	11
2.3	Tutkimustehtävä ja -menetelmät.....	12
2.4	Teoriatausta.....	15
3	TULLIETUUDET.....	16
3.1	Tullietuussopimukset.....	17
3.2	Tullinimikkeet.....	17
3.3	Preferenssialkuperäsäännöt.....	19
3.4	Alkuperäselvitykset.....	22
3.5	EU:n ja Etelä-Korean välinen vapaakauppasopimus ja autoteollisuus.....	23
4	AUTOLOGISTIIKKA JA VIRANOMAISASIASIAT.....	28
4.1	Kuljetus Etelä-Koreasta Suomeen.....	29
4.1.1	Vientiselvitys Etelä-Koreassa.....	29
4.1.2	Merirahti.....	29
4.1.3	Toimituslausekkeet ja vakuutukset.....	33
4.1.4	Tuontitullaus Suomessa.....	36
4.1.5	Rahdin nouto satamasta.....	37
4.2	Viranomais määräykset.....	39
4.2.1	Käyttöönottoilmoitus ja siirtolupa.....	39
4.2.2	Autovero.....	40
4.2.3	Auton rekisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä ja rekisteröinti.....	43
5	AUTON MAAHANTUONNIN PROSESSI ETELÄ-KOREASTA.....	46
6	MAAHANTUONNIN KUSTANNUKSET.....	50
6.1	Case-tutkimus.....	50
6.2	Johtopäätökset ja kommentit.....	54
7	YHTEENVETO JA LOPPUPOHDINTA.....	55
	LÄHTEET.....	59

LIITTEET

Liite 1. Vuoden 2015 CN-nimikkeistön jaksot

Liite 2. Etuuskohteluun oikeuttavat alkuperäselvitykset tuonnissa

Liite 3. EU:n ja Korean tasavallan välisen vapaakauppasopimuksen lisäyksen 2-C-2 taulukko 1 EU:ssa hyväksyttävien moottoriajoneuvojen ja niiden osien vaatimuksista

Liite 4. Incoterms 2010 -toimituslausekkeet – myyjän ja ostajan vastuut ja velvollisuudet

Liite 5. Autoverolain verotaulukko 1 (mukautettu)

Liite 6. Autoasetuksen liite 8, ajoneuvoja koskevat kansalliset poikkeukset liitteiden 1-7 vaatimuksista

1 JOHDANTO

Suomalaiset hakevat autoja ulkomailta muun muassa edullisempien hintojen ja laajempien valikoimien takia. Suurin osa tuontiautoista tulee Saksasta, missä on isot automarkkinat (Pietarinen 2014). Auton tuominen vaatii kuitenkin jonkin verran aiheeseen perehtymistä ja vaivannäköä, sillä prosessi ei ole aivan yksinkertainen, varsinkaan jos auto tuodaan EU-alueen ulkopuolelta. Kokonaiskustannukset pitäisi myös osata arvioida.

Tämän työn aiheena on auton maahantuonti Etelä-Koreasta. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) ylläpitää autojen tuotantotilastoja, ja OICA:n tilastojen mukaan vuoden 2015 toisella neljänneksellä Etelä-Koreassa valmistettiin autoja viidenneksi eniten maailmassa. Edelle sijoittuivat ainoastaan Kiina, Japani, Saksa ja Yhdysvallat. Lisäksi Euroopan Unionin (EU) ja Etelä-Korean välinen tullietuussopimus mahdollistaa auton maahantuonnin tulleitta tai alennetulla tulliprosentilla. Myös Etelä-Korea on siis varteenotettava vaihtoehto, jos haluaa tuoda auton ulkomailta.

Tutkimustehtävänä on selvittää auton maahantuonnin prosessi Etelä-Koreasta Suomeen ja siihen liittyvät kustannukset. Aihevalinta perustuu henkilökohtaisiin ja ammatillisiin intresseihin, eikä työllä ole toimeksiantajaa.

EU:lla on vapaakauppa- ja muita tullietuussopimuksia useiden eri maiden kanssa. Tullietuussopimuksilla poistetaan kaupanesteitä, ja ne muun muassa mahdollistavat tavaroiden tuonnin tai viennin tulleitta tai alennetulla tulliprosentilla. Tavarakaupassa oikeus tullietuuteen edellyttää, että tavara täyttää preferenssialkuperäsääntöjen ehdot eli sen voidaan katsoa olevan sopimusosapuolen alkuperää. Tällä pyritään varmistamaan, että etuudet annetaan vain niille, joille ne on tarkoitettu. Preferenssialkuperäsäännöt vaihtelevat tullinimikkeittäin ja ne on lueteltu tullietuussopimuksissa. Myös tuotekatteet ja tullinalennukset vaihtelevat sopimuksesta riippuen. (Tulli 2015a.)

Etelä-Korean kanssa EU:lla on vastavuoroinen vapaakauppasopimus, jonka tuotekate käsittää myös autot. Autoja on siis mahdollista tuoda EU:hun tulleitta tai alennetulla tulliprosentilla, samoin kuin niitä on mahdollista viedä EU:sta Etelä-Koreaan tullietuuksia hyödyntäen. Tässä työssä käsitellään aihetta tuonnin näkökulmasta.

Aihe sivuaa aikaisemmin tekemäni opinnäytetyön aihetta, joka oli ”The European Union’s Preferential Trade Agreements – Performing an Origin Status Assessment” (suomennettuna ”Euroopan Unionin tullietuussopimukset – alkuperäarvioinnin suorittaminen”). Tullietuussopimukset siis kiinnostavat minua ja haluan syventää tietämystäni aiheesta. Aihe ulottuu kuitenkin paljon tullietuuk-sien ulkopuolelle ja tarjoaa minulle – ja lukijalle – arvokasta ja käytännöllistä lisätietoa laivaukseen ja maahantuontiin liittyen. Mahdollisesti autojen maa-hantuontiin keskittyneet välitysfirmat tai alalle lähtemistä suunnittelevat henki-löt voisivat saada työstäni myös hyvän uuden liike-idean.

Lisäksi harkitsen oman auton maahantuontia Etelä-Koreasta. Päätökseeni vai-kuttavat työni tulokset. Mikäli päädyn auton hankintaan Etelä-Koreasta, on mi-nulla maahantuonnin prosessi valmiiksi tiedossa. Myös muut auton maahan-tuonnista kiinnostuneet pystyvät hyödyntämään työtäni. Teoriaosuus tarjoaa lisäksi hyvän tietopaketin tullietuuksista ulkomaankauppaa ja erityisesti Etelä-Korean kanssa kauppaa harjoittaville yrityksille.

Opinnäytetöitä on tehty aikaisemmin auton maahantuonnista ainakin Saksasta ja Yhdysvalloista, mutta ei Etelä-Koreasta. Henkilökohtaisesti halusin työhöni nimenomaan tullietuussopimus-näkökulman. Aikaisemmin tehdyt auton maa-hantuontiin erityisesti EU:n ulkopuolelta liittyvät opinnäytetyöt toimivat kuiten-kin hyvänä pohjana ja tietolähteinä.

Fintran (2002, 8) mukaan tuonti on osa yrityksen hankintatointa, joka alkaa hankintalähteiden etsinnästä. Osto- ja tuontiprosessi liittyvätkin olennaisesti toisiinsa. Tässä työssä koko prosessia käsitellään lähemmin kuljetusten järjes-tämisestä eteenpäin ja yksityishenkilön näkökulmasta. Jos yksityishenkilö har-kitsee auton maahantuontia, pitää hänenkin luonnollisesti etsiä hankintaläh-teitä ja tehdä kauppasopimus, mikäli sopiva auto löytyy. Nämä on kuitenkin rajattu työn ulkopuolelle. Kuljetusten lisäksi prosessista käsitellään rajamuodollisuudet eli tullaus ja lyhyesti tavarantoimitus ja tarkastus. Lisäksi käy-dään läpi muut auton maahantuontiin liittyvät muodollisuudet, jotka perustuvat viranomais määräyksiin. Ensisijaisena tavoitteena on luoda käyttökelpoinen auton maahantuonnin prosessikuvaus ja -kaavio Etelä-Koreasta Suomeen.

Tullietuussopimukset ovat ajankohtainen aihe. Esimerkiksi EU:n ja USA:n väli-set vapaakauppasopimusneuvottelut ovat aiheuttaneet kiivasta keskustelua

puolesta ja vastaan. EU:lla on Ulkoasiainministeriön (2015) mukaan vapaa-kauppaneuvottelut käynnissä myös muun muassa Japanin kanssa. Vapaa-kauppasopimusten syntyminen lisäisi varmasti autojen tuontia myös näistä maista entisestään.

Myös autovero on ollut paljon esillä. Hallitus on esittänyt muutoksia Suomen autoverotukseen niin, että pieni- ja keskipäästöisten autojen autoveroa alennettaisiin (Valtioneuvosto 2015a). Maahantuotavasta autosta maksetaan autoveroa, joten autoveron määrä vaikuttaa tuontiauton kokonaiskustannuksiin.

EU:ssa vireillä olevasta rekisteröinti uudistuksesta on myös keskusteltu julkisuudessa. Rekisteröinti uudistuksen myötä auto voitaisiin rekisteröidä missä tahansa jäsenvaltiossa ja sitä voisi käyttää vapaasti unionin alueella ilman uutta rekisteröintiä esimerkiksi Suomessa. Korkean autoveron maat, Suomi mukaan lukien, ovat vastustaneet komission asetusluonnosta, koska siinä ei ole huomioitu vaikutuksia verotukseen. (Mättö 2014.)

Työ alkaa osuudella, jossa esitellään työn taustoja ja toteutusta. Tämä sisältää aiheen valintaan vaikuttaneet tekijät ja aiheen tarkemman rajauksen sekä työn tarkoituksen ja tavoitteet. Tutkimusmenetelmiä esitellään yleisesti ja käytetään tarkemmin läpi tässä työssä käytettyjä menetelmiä. Tutkimustehtävää tarkennetaan käymällä läpi tutkimuskysymykset, joihin työssä etsitään vastauksia. Lisäksi kerrotaan, mitä teoriaa työ sisältää.

Tätä seuraa varsinainen teoriaosuus, jonka jälkeen kerrotaan työn tulokset. Vastauksista muodostuu auton maahantuonnin prosessi, jonka pääkohdat esitetään lisäksi prosessikaaviona. Lisäksi työ sisältää case-tutkimuksen, jossa verrataan Etelä-Koreasta hankittavan Hyundai Genesis Coupe -merkkisen auton hankinnan ja maahantuonnin kustannuksia vastaavan auton hankintaan Suomesta. Lopussa on yhteenveto työstä ja omaa pohdintaa työhön ja sen tekemiseen liittyen.

2 TYÖN TAUSTAT JA TOTEUTUS

Tutkimusta varten pitää valita tutkittava aihe, joka voi olla lähes mikä tahansa. Tutkimusaihetta pohtiessa voi tutustua hyvän tutkimusaiheen kriteereihin. Aihe

pitää lisäksi rajata. Tutkimusongelmista tutkimusprosessi etenee yleensä menetelmävalintoihin ja aineistonkeruuseen. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006.)

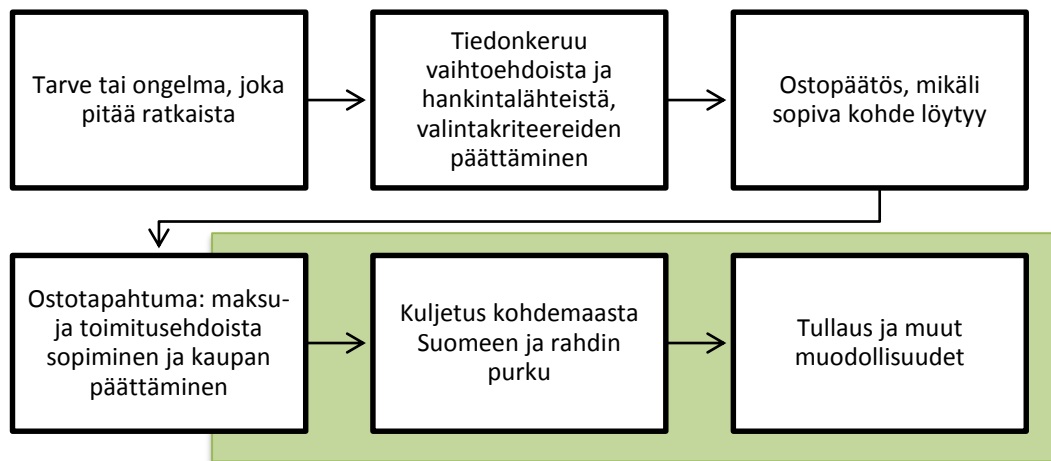
2.1 Työn aiheen valinta ja rajaus

Saaranen-Kauppisen ja Puusniekan (2006) mukaan hyvän tutkimusaiheen kriteereihin kuuluu, että se on tutkijaa henkilökohtaisesti kiinnostava, oman (tieteen)alan mukainen, jollain tapaa merkityksellinen, tutkijalle jotain uutta opettava, kohtuullisessa ajassa toteutettava ja tulokseksi jotain muuta kuin itsensänselvyyksiä tuottava. Opinnäytetyön aihe ei myöskään saa olla liian laaja tai niin rajoittunut, ettei tutkija pääse käyttämään työssä tietojaan ja taitojaan, sillä tutkimuksessaan opiskelijan tulisi osoittaa oppineisuuttaan ja soveltaa oppimaansa käytäntöön. Aiheen tutkimiselle pitäisi lisäksi olla sopiva ohjaaja, aiheesta tulisi olla saatavilla tarpeeksi tietoa eikä sen tutkiminen saisi aiheuttaa tutkijalle liiallisia kustannuksia. Lisäksi tutkimuksen olisi hyvä tuoda aiheesta esille jotain uutta.

Oman aiheeni valintaan vaikutti oma kiinnostus, joka on mielestäni tärkeää työmotivaation ja työn onnistumisen kannalta. Aihe on sopiva opiskelemalleni liiketoiminnan logistiikan alalle, ja pääsen käyttämään siinä omia kykyjäni, osaamistani ja kokemustani, mutta opin myös uutta. Tietotaitoni tulee paitsi opinnoistani ja aikaisemmasta opinnäytetyöstäni, myös aikaisemmista laivausalan töistäni. Opinnäytetyöni kautta oppimiani uusia asioita uskon pystyvän hyödyntämään myös tulevaisuudessa töissäni. Lisäksi halusin valita ajankohtaisen aiheen.

Aiheesta oli saatavilla tietoa, mutta sitä piti etsiä useista eri lähteistä, yhdistellä ja soveltaa. Tietoa löytyi esimerkiksi yleisesti auton maahantuonnista EU-alueen ulkopuolelta, mutta ei Etelä-Koreasta. Havaitsin siis puutteen aihetta käsittelevässä aineistossa ja halusin saattaa tiedon yhteen pakettiin. Tutkimus oli myös sopivalla rajauksella mahdollista toteuttaa kohtuullisessa ajassa, eikä sille ollut muitakaan rajoittavia tekijöitä. Kustannuksia ei syntynyt ja työlle löytyi sopiva ohjaaja Kymenlaakson ammattikorkeakoulusta.

Minua olisi kiinnostanut tarkemmin myös auton hankintaprosessi, joka edeltää varsinaista maahantuontia. Se on myös erittäin oleellinen osa-alue, johon minun tai kenen tahansa muun on perehdyttävä, mikäli aikoo tuoda auton Etelä-Koreasta. Työstä olisi kuitenkin tällöin tullut liian laaja, joten päätin rajata aiheen käsittelyä, kuten myös ohjaajani suositteli. Alla kuvassa 1 havainnollistetaan, mitä koko prosessin osia tässä työssä käsitellään tarkemmin, ja mitkä on jätetty työn ulkopuolelle.



Kuva 1. Auton osto- ja tuontiprosessi EU-alueen ulkopuolelta (mukailtu: Lehtonen 2010, 7, 15, 18–22). Prosessit liittyvät olennaisesti toisiinsa, sillä tavarantoimintia maahan edeltää tuotteen ostaminen. Vihreällä taustalla merkityt osuudet käsitellään tarkemmin tässä työssä, muut on rajattu työn ulkopuolelle. Ostotapahtuma on merkitty osittain, sillä siihen liittyen käsitellään ainoastaan toimitusehtoja, jotka liittyvät olennaisesti kuljetukseen.

Laivaustöissäni olen kokenut, että tullietuussopimuksien mahdollistamia tullietuuksia osataan yleensä kyllä hyödyntää, mutta usein niitä käytetään väärin. Alkuperäaseman saavuttamiselle on tarkat ehdot, joista ei joko olla tietoisia tai niihin ei ehditä tutustua. Työn tarjoama tieto tullietuussopimuksista ja niiden säännöistä toimii siis hyvänä tietopakettina myös ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille ja niiden työntekijöille – ei pelkästään autokaupassa tai kaupassa Etelä-Korean kanssa vaan yleisesti. Varmasti on myös yrityksiä, jotka eivät tiedä, että tavarantoimintia on mahdollista alentaa kustannuksia sekä tuonnissa että viennissä. Erityisesti näille yrityksille työ tarjoaa rahanarvoista tietoa.

Itse haluan syventää tietämystäni aiheesta, koska uskon siitä olevan hyötyä tulevaisuuden töissäni. Valmistuttuani haluaisin työskennellä joko kansainvälisessä, ulkomaankauppaa harjoittavassa yrityksessä tai mahdollisesti Suomen Tullissa nimenomaan alkuperäasioiden parissa.

Auton maahantuonnin valitsin työn aiheeksi keskusteltuani auton ulkomailta hankkimisesta ystäväni kanssa. Puhuimme auton maahantuonnista Japanista, jolloin totesin, että EU:lla ei ainakaan vielä toistaiseksi ole vapaakauppasopimusta Japanin kanssa, joten autosta olisi maksettava tullit. Mieleeni tuli samalla Etelä-Korea, jonka kanssa EU:lla on vapaakauppasopimus. Kiinnostus Etelä-Koreaan taas on peräisin perheeni sisältä. Työn aihevalinnan takana ovat siis paitsi henkilökohtaiset intressit myös ammatillinen kiinnostus ja hyöty.

Yksityishenkilöiden kanssa keskustellessani olen huomannut, ettei aihe ole kovinkaan tunnettu, mikä sinänsä on ymmärrettävää. Varsinkin se, että EU:lla on vapaakauppasopimus myös Etelä-Korean kanssa, tulee usein yllätyksenä. Tullietuussopimuksia toki useammin hyödyntävätkin ulkomaankauppaa harjoittavat yritykset, eivät yksityishenkilöt. Itsekin olin aikaisemmin tutustunut tullietuuksien hyödyntämiseen ainoastaan yritysten näkökulmasta. Nyt halusin saada aiheeseen toisenlaisen näkökulman ja selvittää, miten yksityishenkilö pystyy hyödyntämään tullietuussopimuksia.

2.2 Työn tarkoitus ja tavoite

Söderqvistin ja Salon (2005) mukaan tutkimuksen tarkoitus on sen yhteiskunnallinen tehtävä. Tämä tiivistetään tutkimuksen tavoitteeksi, joka kertoo sen, mitä juuri kyseisessä tutkimuksessa aiotaan osaltaan tehdä tämän laajemman tutkimuksen tarkoituksen saavuttamiseksi.

Tämän työn laajempa tarkoitus on lisätä tietoutta tullietuussopimuksista sekä niiden vaikutuksista ja hyödyntämismahdollisuuksista. Kuluttajille tullietuussopimukset näkyvät yleensä alhaisempina kuluttajahintoina tullimaksujen poistumisen ja kilpailun lisääntymisen myötä. Kuluttajien ei siis yleensä itse tarvitse tehdä mitään hyötyäkseen tullietuussopimuksista, eikä niiden vaikutusta alhaisempiin hintoihin välttämättä edes sen tarkemmin tiedosteta.

Kovin laajasti en tullietuussopimusten vaikutuksia ja niiden hyödyntämistä tässä työssä pysty käsittelemään. Tämä liittyy sekä työn sallittuun maksimipituuteen että käytettävissä olevaan aikaan. Työtä on siis rajattu Etelä-Korean vapaakauppasopimukseen ja sen hyödyntämiseen ja vaikutuksiin autokauppassa.

Työn ensisijaisena tavoitteena on luoda käyttökelpoinen auton maahantuonnin prosessikuvaus ja -kaavio Etelä-Koreasta Suomeen. Kustannusten osalta tavoite ei ole selvittää, kannattaako auton maahantuonti Etelä-Koreasta vaan helpottaa kokonaiskustannusten arvioimista. Tavoitteena on lisäksi, että työ toimisi yleisesti hyvänä tietopakettina autoa EU:n ulkopuolelta ostavalle ja tullietuuksien osalta ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille.

2.3 Tutkimustehtävä ja -menetelmät

Tutkimuksessa etsitään vastauksia johonkin ongelmaan tai tutkimustehtävään, jos ei haluta käyttää sanaa *ongelma*. Niitä voi olla yksi, joukko samantasoisia ongelmia tai pääongelma, joka jakautuu osaongelmiin. Pääongelma on yleensä yleisluontoinen kysymys, jossa koko tutkittava kokonaisuus hahmotuu. Osaongelmiin vastaamalla saadaan vastaus myös pääongelmaan. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 126–128.)

Ensisijaisena tutkimustehtävänä työssä oli selvittää auton maahantuonnin prosessi Etelä-Koreasta Suomeen. Kysymyksen muodossa tehtävän voi esittää: Millainen on auton maahantuonnin prosessi Etelä-Koreasta Suomeen? Löytääkseni vastauksen tutkimustehtävään etsin vastauksia ensisijaisesti seuraaviin kysymyksiin:

- 1) Miten järjestää kuljetukset?
- 2) Miten hoitaa tullimuodollisuudet Suomessa?
- 3) Mitä tullietuuden saaminen vaatii?
- 4) Mitä muita viranomais määräyksiin perustuvia muodollisuuksia auton maahantuontiin liittyy?
- 5) Miten auton noutaminen satamasta tapahtuu?

Lisäksi halusin selvittää prosessiin liittyviä kustannuseriä. Kysymysmuodossa tutkimustehtävän voi esittää seuraavasti:

- 6) Mitä kustannuseriä auton maahantuontiin Etelä-Koreasta Suomeen liittyy?

Tutkimusta varten tutkijan pitää päättää, minkälaista aineistoa hän kerää ja mitä lähestymistapaa hän käyttää tutkimuksessaan. Termi *tutkimusstrategia* tarkoittaa tutkimuksen menetelmällisten ratkaisujen kokonaisuutta. Perinteiset tutkimusstrategiat voidaan jaotella kolmeen ryhmään: kokeellinen tutkimus, survey-tutkimus ja tapaustutkimus. Kokeellisessa tutkimuksessa mitataan yhden käsiteltävän muuttujan vaikutusta toiseen muuttujaan. Survey-tutkimuksessa kerätään tietoa standardoidussa muodossa joukolta ihmisiä. Tapaustutkimus on yksityiskohtaista, intensiivistä tietoa yksittäisestä tapauksesta tai pienestä joukosta toisiinsa suhteessa olevia tapauksia. (Hirsjärvi ym. 2010, 132, 134.) Näistä strategioista opinnäytetyöni vastaa tapaustutkimusta.

Tutkimusmenetelmiä tyypitellään monin tavoin, mutta yksi tapa on jakaa ne kvalitatiiviseen (laadulliseen) ja kvantitatiiviseen (määrälliseen) tutkimukseen. Käytännössä kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus ovat lähestymistapoja, jotka on vaikea tarkkarajaisesti erottaa toisistaan, ja näin ollen ne usein täydentävätkin toisiaan. (Hirsjärvi ym. 2010, 132–136.)

Kvantitatiivisen tutkimuksen alkujuuret ovat luonnontieteissä. Nykyään sitä käytetään melko paljon sosiaali- ja yhteiskuntatieteissä. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa korostetaan yleispäteviä syyn ja seurauksen lakeja. Siinä käytetään määrällistä, numeerista mittaamista. Muuttujat ovat usein taulukkomuodossa ja päätelmiä tehdään tilastollisen analysoinnin avulla. Usein määritellään perusjoukko, johon tulosten tulee päteä, ja tästä joukosta valitaan otos. Muita keskeisiä piirteitä määrällisessä tutkimuksessa ovat muun muassa johdopäätökset aiemmista tutkimuksista, aiemmat teoriat, hypoteesien esittäminen ja käsitteiden määrittely. (Hirsjärvi ym. 2010, 139–140.)

Kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta on käytetty paljon yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa. Eri aloille kuten sosiologiaan, psykologiaan, kasvatustieteisiin ja antropologiaan on kehittynyt omat kvalitatiivisen tutkimuksen traditiionsa, joten kvalitatiivinen tutkimus on itse asiassa joukko mitä moninaisimpia tutkimuksia. Tutkijat ovat kiinnostuneita enemmän tutkittavan aiheen laadusta, ominaisuuksista ja merkityksistä kuin määristä. Lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen. Aineisto kootaan usein luonnollisissa, todellisissa tilanteissa. Tiedon keruun instrumenttina käytetään mieluummin ihmistä kuin mittausvälineitä. Kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti, ei satunnais-

otosta käyttäen. Aineiston hankinnan metodeja ovat esimerkiksi teemahaastattelu, osallistuva havainnointi, ryhmähaastattelu ja erilaisten dokumenttien ja tekstien diskursiiviset analyysit. Tyypillistä kvalitatiiviselle tutkimukselle on myös se, että tutkimussuunnitelma muotoutuu tutkimuksen edetessä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemminkin löytää tai paljastaa tosiasiota kuin testata ja todentaa jo olemassa olevia teorioita tai hypoteeseja. (Hirsjärvi ym. 2010, 160–162, 164.)

Tutkimusmenetelmä tässä työssä oli pääsääntöisesti kvalitatiivinen. Tietolähteinä toimivat pitkälti valmiit sanalliset aineistot, ja tulokset on esitetty sanallisessa muodossa. Työ vaati pitkälti viranomaismääräyksiin, tullausmuodollisuuksiin sekä EU:n ja Etelä-Korean vapaakauppasopimukseen tutustumista. Näin ollen tärkeitä lähteitä sopimustekstin lisäksi olivat Suomen Tulli ja liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Aiheesta oli siis saatavilla valmista aineistoa, jota analysoin ja muokkasin oman tutkimustyöni tarpeisiin sopivaksi.

Myös auton maahantuontia käsitteleviltä keskustelupalstoilta löytyi hyvää, suuntaa-antavaa tietoa, koska kyse on hyvin käytännönläheisestä aiheesta. Keskustelupalstoilta löytyvän tiedon paikkansapitävyyden tarkistin kuitenkin virallisemmista lähteistä, koska yleisille keskustelupalstoille voi kirjoittaa kuka tahansa eikä tieto välttämättä ole luotettavaa. Keskustelupalstoilta löysin tietoa esimerkiksi yksityishenkilöiden hankkimiin tavarankuljetusvakuutuksiin liittyen. Varmistin kuitenkin tiedot olemalla yhteydessä vakuutusyhtiöön.

Hyödynsin myös Tullin sähköistä tullineuvontaa. Tullin verkkosivuilta löytyy palvelu, jonka kautta on mahdollista lähettää tullitoimintaan liittyviä kysymyksiä sähköisesti. Hyödynsin palvelua, koska en löytänyt valmiita vastauksia minulle epäselviin asioihin Tullin sivuilta tai muusta aineistosta.

Lisäksi kävin vapaamuotoisen sähköpostikeskustelun eteläkorealaisen, kansainväliseen autokauppaan keskittyneen yrityksen ulkomaanmyynnistä vastaavan henkilön kanssa. Tarkoitukseni oli selvittää, miten alkuperäselvityksen saaminen onnistuu. Tähän kysymykseen en myöskään löytänyt valmista vastausta yritysten verkkosivuilta.

Yhteydenoton suoritin sähköpostitse välimatkan ja mahdollisten kieliongelmien takia. Sähköpostin julkaisemiselle ei ole lupaa, joten sitä ei ole sellaisenaan liitetty työhön, mutta siinä esiin käyneitä, maahantuonnin kannalta olennaisia

asioita on hyödynnetty työssä. Lähetin sähköpostia myös toiselle eteläko-realaiselle, kansainväliseen autokauppaan keskittyneelle yritykselle, mutta en saanut vastausta.

Saatuja tietoja hyödynsin käytännön tasolla luomalla prosessikuvauksen sekä case-tutkimuksen, jossa lasketaan auton oston ja maahantuonnin kustannuk-sia Etelä-Koreasta tuotavalle autolle ja verrataan niitä vastaavan auton hank-kimiseen Suomesta. Kyseessä on kuvitteellinen tapaus. Tarkoituksena ei ole vetää yleispäteviä johtopäätöksiä maahantuonnin kannattavuudesta vaan luoda esimerkki. Halusin työhön case-tutkimuksen, jotta työ ei jäisi liian teo-reettiselle tasolle, ja jotta kustannukset olisi helpompi hahmottaa. Se toimi mielestäni myös mielenkiintoisena lisänä.

Kustannuksia laskettaessa ja vertailtaessa käytin siis myös kvantitatiiviselle tutkimukselle tyypillisempiä määrällisiä elementtejä. Osana ”casea” syntyi tau-lukko, joka sisältää numeraalista tietoa, ja jota sitten analysoin sanallisesti. Kustannuksia varten olin yhteydessä merirahtia Etelä-Koreasta Suomeen tar-joavaan kuljetusyritykseen, eteläkorealaiseen autoja välittävään yritykseen ja vakuutusyhtiöön.

2.4 Teoriatausta

Teoriaosuudessa perehdytään ensin tullietuussopimuksiin. Tullietuussopimuk-set ovat osa taloudellista integraatiota, jota ei käsitellä syvällisesti, koska se ei ole työn empirian kannalta oleellista. Mielestäni on kuitenkin hyvä ymmärtää hieman taustoja ja syitä tullietuussopimusten syntymisen takana. EU:n ja Etelä-Korean välistä vapaakauppasopimusta esitellään hieman tarkemmin, koska työ pohjautuu kyseiseen sopimukseen. Tässä osuudessa olen paneutu-nut erityisesti ajoneuvojen tuontiin liittyviin asioihin ja siihen, miten vapaakaup-pasopimus on vaikuttanut ajoneuvokauppaan, koska työn aiheena on nimen-omaan auton maahantuonti.

Tullietuussopimuksien preferenssialkuperäsääntöjen ymmärtäminen on tär-keää, jotta tullietuuksia osataan hyödyntää oikein. Tahalliset tai tahattomat väärinkäytökset voivat johtaa muun muassa myöhemmin perittäviin tullimak-

suihin. Koska preferenssialkuperäsäännöt vaihtelevat tullinimikkeittäin, käsitellään myös tullinimikkeitä. Tullietuuksien käytännön hyödyntämisen takia on myös tärkeää tietää, miten alkuperä osoitetaan.

Lisäksi käydään tarkemmin läpi auton maahantuontiin liittyviä viranomais määräyksiä ja vaatimuksia sekä tuontitullaus. Nämä ovat asioita, jotka näkyvät käytännössä autoa maahantuotaessa, mutta joista on tärkeää olla myös etukäteen tietoinen, jotta välttää ikäviltä yllätyksiltä.

Auton laivaukseen liittyen käsitellään merirahdia, koska se on yleensä soveltuvin vaihtoehto auton kuljettamiseen valtamerien takaa. Myös lentorahti on mahdollinen, mutta tulee harvoin kyseeseen kalliiden kustannusten takia. Merirahdin osalta keskitytään kontti- ja RoRo-kuljetuksiin, jotka suurimmassa osassa aineistoa mainittiin yleisimpinä tai jopa ainoina vaihtoehtoina auton kuljettamiselle meriteitse. Koska myös bulkkikuljetus nousi esiin kolmantena vaihtoehtona, mainitaan myös se merirahdin yhteydessä, mutta sitä käsitellään ainoastaan lyhyesti.

Kun myyjä ja ostaja tekevät kauppasopimuksen, tulisi heidän sopia tavarantoimitukseen liittyvistä asioista. Tähän liittyvät toimituslausekkeet, jotka esitellään myös. Toimituslausekkeesta riippuu, onko kuljetuksen järjestäminen myyjän vai ostajan vastuulla. Muun muassa toimituslausekkeesta riippuen kyseeseen voi tulla myös vakuutuksen hankkiminen.

3 TULLIETUUDET

Tullietuussopimukset ovat osa taloudellista integraatiota. Brownin ja Hogen-dornin (2000, 391) mukaan taloudellinen integraatio on prosessi, jossa kaksi maata tai useampi maa liittyy keskenään läheisempään taloudelliseen liittoon kuin liiton osapuolilla on muun maailman kanssa. Yleensä taloudellinen integraatio alkaa tullietuusjärjestelyillä, joissa tullit ja muut kaupan esteet poistetaan. Integraatio voi kuitenkin käsittää myös resurssien vapaan liikkumisen, yhteisen talouspolitiikan ja jopa yhteisen valuutan. (Mp.) Integraation vaikuttimiksi on mainittu esimerkiksi seuraavat syyt: taloudellisen kasvun edistäminen, yhtäläisten mahdollisuuksien periaatteen edistäminen, tasaisemman tulonjaon toteuttaminen ja valinnanvapauden lisääminen (Taloussanomien).

3.1 Tullietuussopimukset

Tullietuussopimuksia on neljänlaisia: vapaakauppasopimuksia, assosiaatio-sopimuksia, yhteistyösopimuksia ja erilaisia järjestelmiä kuten kehitysmaajärjestely GSP. Sopimuksilla vapautetaan, alennetaan tai vähennetään tulleja ja vaikutukseltaan vastaavia maksuja. Lisäksi niillä poistetaan määrällisiä ja vaikutukseltaan vastaavia rajoituksia. (Logistiikan Maailma 2014.)

Etuuskohtelu edellyttää, että tuontituote kuuluu kysymyksessä olevan sopimuksen **tuotekatteeseen**. Esimerkiksi herkäät maataloustuotteet on joskus jätetty sopimusten ulkopuolelle. Lisäksi tuotteen on oltava sopimusmaan **alkuperätuote**. Kussakin etuuskohtelujärjestelyssä on mainittu, millä edellytyksillä maassa tuotettava tai valmistettava tuote voi saavuttaa alkuperäaseman. Nämä ovat preferenssialkuperäsääntöjä. Edellytyksiin kuuluu myös suora kuljetus, joka tarkoittaa, että tuote **tuodaan suoraan** edunsaajavaltiosta EU:hun. Suoraa kuljettamista ei kuitenkaan edellytetä muun muassa Euro-Välimeri-sopimusverkoston sisällä kuljetettavilta alueen alkuperä tuotteilta. Lisäksi tuotteen alkuperä tulee osoittaa asianmukaisella **alkuperäselvityksellä**. (Tulli 2014a.)

Tuotteet voidaan kuitenkin kuljettaa toisen maan kautta, lastata siellä uudelleen tai säilyttää varastossa, ja ne ovat edelleen oikeutettuja etuuskohteluun seuraavin edellytyksin:

- tavaroita ei lasketa vapaaseen liikkeeseen kauttakuljetus- tai varastointimaassa
- tavaroille ei suoriteta muita toimenpiteitä kuin purkaminen tai uudelleenlastaus tai niiden kunnon säilyttämiseksi tarvittavat toimenpiteet. (Euroopan Unioni 2011a, 6.)

3.2 Tullinimikkeet

Tavarat voidaan luokitella tullinimikkeiden avulla. Nimikkeet ovat numerosarjoja. Ulkokaupassa nimikkeen perusteella määräytyy muun muassa tulliprosentti. Myös preferenssialkuperäsäännöt vaihtelevat tullinimikkeittäin.

Maailman tullijärjestö WCO julkaisee kansainvälistä kauppatavaroiden tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmää, jota kutsutaan HS-nimikkeistöksi (Harmonized System). Päänimikkeet ovat 4-numeroisia ja alanimikkeet 6-numeroisia.

Nimikkeistöä ei käytetä tulliselvityksissä, mutta se toimii pohjana EU:n käyttämille CN- ja Taric-nimikkeistöille. (Tulli 2009.)

CN-nimikkeistön 8-numeroisia nimikkeitä käytetään vienti-ilmoituksissa ja sisäkaupan tilastoilmoituksissa. Nimikkeistö jakautuu jaksoihin ja ryhmiin. Koko nimikkeistö löytyy Euroopan Unionin virallisesta lehdestä, johon löytyy linkki muun muassa Suomen Tullin sivuilta. Tämän työn liitteessä 1 luetellaan kunkin jakson sisältämät ryhmät sekä tuotteet, jotka jaksoon kuuluvat. (Tulli 2015b.)

Alla olevassa kuvassa 2 on esimerkki jakson XVII ryhmään 87 kuuluvista CN-koodeista 8703 10 – 8703 24. Vasemmassa sarakkeessa on CN-koodi, keskimmaisessä sarakkeessa tavaran kuvaus ja oikeassa sarakkeessa tullipro-sentti (ilman etuuskohtelua).

8703	Autot ja muut moottoriajoneuvot, pääasiallisesti henkilökuljetukseen suunnitellut (muut kuin nimikkeeseen 8702 kuuluvat), myös farmariautot ja kilpa-autot:	
8703 10	- erityisesti lumessa liikkumista varten suunnitellut ajoneuvot; golfvaunut ja niiden kaltaiset ajoneuvot:	
8703 10 11	-- erityisesti lumessa liikkumista varten suunnitellut ajoneuvot, joissa on puristussytteenen mäntämoottori (diesel- tai puolidieselmoottori) tai kipinäsytytteinen mäntämoottori	5
8703 10 18	-- muut	10
	- muut ajoneuvot, joissa on kipinäsytytteinen iskumäntämoottori:	
8703 21	-- iskuilavuus enintään 1 000 cm ³ :	
8703 21 10	--- uudet	10
8703 21 90	--- käytetyt	10
8703 22	-- iskuilavuus suurempi kuin 1 000 cm ³ , mutta enintään 1 500 cm ³ :	
8703 22 10	--- uudet	10
8703 22 90	--- käytetyt	10
8703 23	-- iskuilavuus suurempi kuin 1 500 cm ³ , mutta enintään 3 000 cm ³ :	
	--- uudet:	
8703 23 11	---- matkailuautot	10
8703 23 19	---- muut	10
8703 23 90	--- käytetyt	10
8703 24	-- iskuilavuus suurempi kuin 3 000 cm ³ :	
8703 24 10	--- uudet	10
8703 24 90	--- käytetyt	10

Kuva 2. Näyttöleike CN-nimikkeistöstä nimikkeelle 8703 ”Autot ja muut moottoriajoneuvot”. Pääasiallisesti henkilökuljetukseen suunnitellut autot ja muut moottoriajoneuvot kuuluvat 8703-nimikkeeseen. Koko 8-numeroinen CN-nimike riippuu muun muassa moottorin iskutilavuudesta ja siitä, onko ajoneuvo käytetty vai uusi. (Euroopan Unioni 2014, 598.)

Tuotaessa tavaraa kolmansista maista EU:hun käytetään 10-numeroisia Taric-nimikkeitä. Euroopan komissio ylläpitää TARIC-tietokantaa, joka on saatavilla myös suomen kielellä. Alla kuvassa 3 on esimerkkinä näyttöleike TARIC-tietokannasta nimikkeelle 8703 23 90 00.

tavarakoodi: 8703239000

XVII JAKSO KULKUNEUVOT, ILMA-ALUKSET JA ALUKSET SEKÄ NIIHIN RINNASTETTAVAT KULJETUSVARUSTEET	
87 RYHMÄ	KULJETUSVÄLINEET JA KULKUNEUVOT, MUUT KUIN RAUTATIENTAI RAITTIOTIENTAI LIIKKUVAAN KALUSTOON KUULUVAT, SEKÄ NIIDEN OSAT JA TARVIKKEET
8703	Autot ja muut moottoriajoneuvot, pääasiallisesti henkilökuljetukseen suunnitellut (muut kuin nimikkeeseen 8702 kuuluvat), myös farmariautot ja kilpa-autot ^(TN701)
8703 10	- erityisesti lumessa liikkumista varten suunnitellut ajoneuvot; golfvaunut ja niiden kaltaiset ajoneuvot
	- muut ajoneuvot, joissa on kipinäsytytteinen iskumäntämoottori
8703 23	- - iskuilavuus suurempi kuin 1 500 cm ³ , mutta enintään 3 000 cm ³
8703 23 90 ▼	- - - käytetyt
ERGA OMNES (ERGA OMNES)	
→ Tuontikielto (01-01-2010 -) R1005/09	
Lisäkoodi 4115: Otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävät tai niihin perustuvat tavarat jätettä lukuun ottamatta	
→ Vapaaseen liikkeeseen luovutus (rajoitus) (01-01-2010 -) R1005/09	
Lisäkoodi 4999: Muut	
→ Kolmansien maiden tulli (15-09-1994 -) : 10.00 % R2658/87	
→ Lentokelpoisuustullisuspensio (01-01-2008 -) : 0 % ^(CD333) R1147/02	
[Näytä ehdot]	
Andorra (AD)	
→ Tulliliiton tulli (01-01-2006 -) : 0 % D0680/90	
Albania (AL)	
→ Tullietuudet (01-04-2009 -) : 0 % D0332/09	

Kuva 3. Näyttöleike TARIC-tietokannasta tullinimikkeelle 8703 23 90 00. Nimike on käytetyille ajoneuvoille, joissa on kipinäsytytteinen iskumäntämoottori, jonka iskuilavuus on suurempi kuin 1 500 cm³, mutta enintään 3 000 cm³. (Euroopan komissio 2015.)

Tietokannasta käyvät ilmi maittain ja nimikkeittäin muun muassa mahdolliset rajoitukset, määräykset, kiellot ja polkumyyntitullit, tulliprosentit sekä etuustulit. Tietoja voi hakea myös alkuperä- tai määräraan mukaan.

3.3 Preferenssialkuperäsäännöt

Etuuskohtelun saaminen edellyttää preferenssialkuperäsäännön täyttymistä. Saavuttaakseen alkuperäaseman on tuotteen oltava joko sopimusmaassa **kokonaan tuotettu** tai **riittävästi valmistettu**. (Tulli 2014c.) Kokonaan tuottamisen alkuperäsääntö on käytössä lähinnä kasvi- ja eläinkunnan tuotteille. Teollisuustuotteita koskevat yleensä riittävän valmistuksen ehdot.

Riittävän valmistuksen ehto voi olla luonteeltaan (1) nimikkeen muutos nelinumeroisen päänimikkeen tasolla, (2) prosenttisääntö, jossa tarkastellaan ulkopuolisten ainesten maksimiosuutta, (3) valmistusaste-ehto tai näiden yhdistelmä (Tulli 2014c). Nimikkeen muutos -säännön perusteella esimerkiksi ruuvien voidaan katsoa olevan EU:n alkuperätuote, jos se on valmistettu mihin tahansa muuhun nimikkeeseen kuuluvista tuontiaineksista. Esimerkiksi auton taas voidaan katsoa olevan EU:n alkuperätuote, jos enintään 45 prosenttia sen osien arvosta on tuotu EU:hun auton valmistusta varten. Toisin sanoen tässä tapauksessa maksimissaan 45 prosenttia lopputuotteen arvosta (EXW) saa olla ei-alkuperäaineita. Esimerkkinä valmistusaste-ehdosta vaatteiden voidaan katsoa olevan EU:n alkuperätuote, jos kuidut on kehrätty ja langat neulottu EU:ssa. (Euroopan unioni 2011a, 6.)

Alkuperäaseman saavuttamiseksi voidaan joissakin tapauksissa hyödyntää kumulaatiota. Kumulaatio tarkoittaa sitä, että alkuperäsäännöissä edellytetyn tuotteen valmistuksen ei tarvitse tapahtua kokonaan sopimusosapuolen alueella, esimerkiksi EU:ssa, vaan valmistuksessa voidaan käyttää hyväksi toisen sopimusosapuolen alkuperää olevia raaka-aineita (Tulli 2014b).

Sovellettava sääntö riippuu siis tuotteen tullinimikkeestä. Säännöt vaihtelevat sopimuksittain ja ne luetellaan kussakin sopimuksessa erikseen. Uusissa sopimuksissa alkuperäsäännöt ovat kuitenkin pitkälti samat.

Joidenkin tuotteiden kohdalla on kaksi vaihtoehtoista alkuperäsääntöä, jolloin viejä voi päättää, kumpaa sääntöä hän soveltaa. Alla kuvassa 4 on esimerkkinä näyttöleike EU:n ja Etelä-Korean välisen vapaakauppasopimuksen alkuperäsäännöistä kuvassa mainituille ajoneuvoille. Säännöissä on kerrottu ei-alkuperäaineisiin sovellettavat valmistus- tai käsittelytoimenpiteet, jotka on tehtävä, jotta valmistettu tuote voi saada alkuperäaseman. Sarakkeet 3 ja 4 ovat toisilleen vaihtoehtoisia.

(1)	(2)	(3)	tai	(4)
ex 86 ryhmä	Rautatieveturit, raitiomootorivaunut ja muu liikkuva kalusto sekä niiden osat; rautatie- ja raitiotieradan varusteet ja kiinteät laitteet sekä niiden osat; kaikenlaiset mekaaniset (myös sähkömekaaniset) liikennemerkinantolaitteet; lukuun ottamatta seuraavia:	Valmistus, jossa kaikkien käytettyjen aineiden arvo ei ylitä 40 %a tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta		
8601 10	Veturit, jotka toimivat ulkoisella virtalähteellä	Valmistus minkä tahansa nimikkeen aineksista paitsi tuotteen oman nimikkeen aineksista		
8603 10	Itseliikkuvat rautatie- tai raitiotievaunut, muut kuin nimikkeeseen 8604 kuuluvat, ulkoisella virtalähteellä toimivat	Valmistus minkä tahansa nimikkeen aineksista paitsi tuotteen oman nimikkeen aineksista		
8608	Rautatie- tai raitiotieradan varusteet ja kiinteät laitteet; mekaaniset (myös sähkömekaaniset) merkinanto-, turva- tai liikenteenvalvonta- tai -ohjauslaitteet rautateitä, raitiotieitä, katuja, teitä, sisävesiväyliä, paikoitustiloja, satamia tai lentokenttiä varten; edellä mainittujen tavaroiden osat	Valmistus: - minkä tahansa nimikkeen aineksista paitsi tuotteen oman nimikkeen aineksista, ja - jossa kaikkien käytettyjen aineiden arvo ei ylitä 40 %a tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta		Valmistus, jossa kaikkien käytettyjen aineiden arvo ei ylitä 30 %a tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta
8701-8707 ja 8712	Kuljetusvälineet ja kulkuneuvot, muut kuin rautatien tai raitiotien liikkuvaan kalustoon kuuluvat; korit ja alustat, moottorein varustetut, nimikkeiden 8701-8705 moottoriajoneuvoja varten; polkupyörät	Valmistus, jossa kaikkien käytettyjen aineiden arvo ei ylitä 45 %a tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta		
8708-8711 ja 8713-8716	Nimikkeiden 8701-8705 ja 8711-8713 kulkuneuvojen osat ja tarvikkeet; Moottoripyörät; Trukit ja niiden osat; pyörätuolit; lastenvaunut, lastenrattaat ja niiden kaltaiset lasten kuljettamiseen tarkoitettut laitteet sekä niiden osat; Perävaunut ja puoliperävaunut sekä niiden osat	Valmistus minkä tahansa nimikkeen aineksista paitsi tuotteen oman nimikkeen aineksista		Valmistus, jossa kaikkien käytettyjen aineiden arvo ei ylitä 50 %a tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta

Kuva 4. Esimerkki EU:n ja Etelä-Korean välisen vapaakauppasopimuksen preferenssialkuperäsäännöistä. Taulukossa luetellaan ei-alkuperäaineisiin sovellettavat valmistus- tai käsittelytoimenpiteet, jotka on tehtävä, jotta valmistettu tuote voi saada alkuperäaseman. (Euroopan Unioni 2011b, 1402.)

Preferenssialkuperäsääntöjä ei tule sekoittaa yleisiin alkuperäsääntöihin. Preferenssialkuperäsäännöissä on kyse nimenomaan tullietuuteen oikeuttavan alkuperän määrittämisestä.

Yleisiä alkuperäsääntöjä sovelletaan silloin, kun tavaroille on määriteltävä alkuperämaa ja kysymys on muusta kuin tullietuuskohdelun myöntämisestä alkuperän perusteella. Käyttöyhteyksiä ovat tällöin esimerkiksi tullitilastointi, polkumyyntitullien kantaminen, tuonti- ja vientirajoitukset ja alkuperän merkitseminen kauppalaskuun. Yleisten alkuperäsääntöjen mukaan tuotteen alkuperämaa on sen oleellisen valmistuksen mukainen alkuperämaa. (Logistiikan Maailma a.)

3.4 Alkuperäselvitykset

Etuuskohteluun oikeuttava alkuperä on osoitettava asianmukaisella alkuperäselvityksellä, joita ovat GSP-maista (kehitysmaat) tuotaessa A-alkuperätodistus eli Form A ja muista etuuskohteluun oikeuttavista maista tuotaessa yleensä EUR.1-tavaratodistus (Tulli 2014a). EUR.1-todistuksen hakemuksen laatii viejä tai hänen valtuuttamansa edustaja. Viejämaan toimivaltaiset viranomaiset vahvistavat todistukset. Alkuperä voidaan joissakin tilanteissa osoittaa vaihtoehtoisesti myös kauppalaskuun tai muuhun kaupalliseen asiakirjaan sisällytetyllä määrämuotoisella viejän ilmoituksella. (Tulli 2012a, 1-2.)

Viejän ilmoitus tehdään kauppalaskuun tai muuhun kaupalliseen asiakirjaan, esimerkiksi proformalaskuun, lähetysluetteloon tai tilauksenvahvistukseen, jossa lähetystä ja tavaroita koskevat tiedot on riittävästi yksilöity. EU:n uusissa vapaakauppasopimuksissa, kuten Korea-sopimuksessa, tämä ilmoitus on nimennomaan alkuperäilmoitus (origin declaration). Muissa vastaavissa sopimuksissa ja GSP-kaupassa ilmoitus on nimetty kauppalaskuilmoitukseksi (invoice declaration). (Tulli 2012a, 4.)

Viejämaan tulliviranomaiset voivat antaa viejälle tämän kirjallisesta hakemuksesta luvan laatia kauppalasku- tai alkuperäilmoituksia vientituotteiden (lähetysten) arvosta riippumatta. Tätä valtuutetun viejän lupaa varten viejän on annettava kaikki tulliviranomaisten tarpeellisenä pitämät tiedot ja takeet tuotteiden alkuperäaseman ja muiden lupaehtojen täyttymisen tarkastamiseksi. Valtuutetulle viejälle annetaan lupanumero, jonka viejä merkitsee laatimiinsa kauppalasku- ja alkuperäilmoituksiin. (Tulli 2012a, 5.)

Viejän ilmoituksen englanninkielinen tekstimalli on: *The exporter of the products covered by this document (customs authorisation No...) declares that, except where otherwise clearly indicated, these products are of ... preferential origin.* Kun ilmoitusta ei laadi valtuutettu viejä, suluisissa olevat sanat jätetään pois tai kohta jätetään tyhjäksi. Lisäksi viejän tulee tällöin päivätä ja allekirjoittaa ilmoitus. (Tulli 2012a, liite 2, 1-2.)

EUR-MED-tavaratodistusta käytetään Euro-Välimeri-kumppanuuteen perustuvan sopimusalueen sisällä, mikäli kumulaatiota on hyödynnetty. Euro-Välimeri-kumulaatioalueen muodostavat EU, Islanti, Norja, Sveitsi (Liechtenstein

mukaan luettuna), Turkki, Välimeren maat ja Färsaaret. Viejän ilmoitusta käytettäessä tulee lausekkeen perään lisätä, minkä maan tai maiden kanssa kumulaatiota on sovellettu. (Tulli 2014a).

Turkin kanssa EU:lla on tulliliitto, joka koskee useimpien niin sanottujen teollisuustuotteiden tuontia ja kauppaa. Turkista tuotavat teollisuustuotteet ovat oikeutettuja tullittomaan kohteluun, jos tuotteet ovat olleet Turkissa vapaassa liikkeessä. Tuotteiden alkuperämaalla ei siis ole merkitystä. Oikeutus tullittomaan tulliliittokohteluun osoitetaan A.TR.-tavaratodistuksella. Valtuutettu viejä voi vahvistaa tavaratodistuksen itse käyttämällä määrämuotoista leimaa. (Tulli 2014a.) Tämän työn liitteessä 2 esitetään etuuskohteluun oikeuttavat alkuperäselvitykset tuonnissa.

Viejän pitää pyydettyä pystyä todistamaan, että alkuperäehdot täyttyvät. Jos viennin kohdemaassa halutaan tarkastaa alkuperäselvityksen oikeellisuus, tuojamaan toimivaltaiset viranomaiset lähettävät kyseiset alkuperäselvitykset verifioitavaksi viejämään vastaaville viranomaisille. Oikeellisuus voidaan tarkastaa joko pistokokein, riskianalyysiin perustuen tai aina kun on syytä epäillä alkuperäselvityksen aitoutta tai oikeellisuutta. Vastaavia verifiointipyyntöjä tuontitullauksiin liitettyjen alkuperäselvitysten oikeellisuudesta tehdään myös Suomessa. (Tulli 2012a, 12–13.)

Mahdollisesti myös tuojalta voidaan pyytää vakuutusta tavarankäytön alkuperästä. Tällainen artikla sisältyy muun muassa EU:n ja Etelä-Korean väliseen vapaakauppasopimukseen, jota käydään seuraavaksi tarkemmin läpi.

3.5 EU:n ja Etelä-Korean välinen vapaakauppasopimus ja autoteollisuus

EU:n ja Etelä-Korean välinen vapaakauppasopimus astui voimaan heinäkuussa 2011. Se on ensimmäinen EU:n uuden sukupolven vapaakauppasopimus. Sopimuksen avulla puretaan tullien lisäksi laajasti myös muita kaupanesteitä liittyen erityisesti auto-, elektroniikka- ja lääketeollisuuteen sekä lääkinällisiin laitteisiin. Sopimus helpottaa lisäksi palveluiden ja investointien markkinoille pääsyä ja sisältää määräyksiä muun muassa kilpailupolitiikkaan, julkisiin hankintoihin, teollisuus ja -tekijänoikeuksiin, säännösten läpinäkyvyyteen ja kestävään kehitykseen liittyen. (European Commission 2015a.)

Sopimus on EU:n ensimmäinen kauppasopimus aasialaisen kauppakumppanin kanssa. Sopimuksen osapuolet ovat tärkeitä kauppakumppaneita: Korea on EU:n 10:neksi suurin vientikohde, kun taas EU on Korean 4:neksi suurin vientikohde Kiinan, Japanin ja USA:n jälkeen. EU:n tärkeimpiä vientituotteita Koreaan ovat koneet ja laitteet, kuljetusvälineet ja kemialliset tuotteet. Korea tuo vastaavasti EU:hun eniten koneita ja laitteita, kuljetusvälineitä ja muovituotteita. (European Commission 2015a.)

Sopimuksen mukaan teollisuus ja -maataloustuotteiden tullit eliminoidaan vaiheittain. Ainoastaan joitakin maataloustuotteita on jätetty tullien poistamisen ulkopuolelle. (European Commission 2015a.)

EU:n ja Korean välinen vapaakauppasopimus eroaa useista muista vapaa-kauppasopimuksista siinä, että EUR.1 ei ole hyväksytty alkuperätodistus. Sen sijaan viejät antavat itse alkuperäselvityksen käyttämällä viejän ilmoitusta. Valtuutetut viejät ovat oikeutettuja käyttämään viejän ilmoitusta lähetyksen arvosta riippumatta. Mikäli lähetyksen arvo on korkeintaan 6 000 euroa, voi kuka tahansa viejä antaa viejän ilmoituksen. Lähetyksen arvorajan puitteissa pysymistä laskettaessa otetaan huomioon lähetyksen sisältämien alkuperätuotteiden ex works- eli vapaasti tehtaalla -hintaa. (European Union 2011, 7; Tulli 2012a, 5.)

EU:n ja Korean välisessä kaupassa kaikkien viejien tulee siis hakeutua valtuutetuiksi viejiksi, jos ne haluavat antaa alkuperäilmoituksia yli 6 000 euron arvoisille alkuperätuotteille. Vapaakauppasopimuksen alkuperäsääntöpöytäkirjan artiklan 17 mukaan viejään tulliviranomaiset päättävät, millä ehdoilla valtuutetun viejän lupa myönnetään. Tulli myös valvoo lupien asianmukaista käyttöä ja voi tarvittaessa perua viejälle myönnetyn luvan. Suomessa valtuutetun viejän aseman saaminen Korea-sopimuksen nojalla ei Tullin (2011) mukaan edellytä säännöllistä vientiä.

Korea-sopimuksessa alkuperäehdon täyttymisen todisteeksi kelpaavia asiakirjoja käydään läpi alkuperäsääntöpöytäkirjan artikkelissa 22. Tällaisia ovat esimerkiksi oma valmistuskirjanpito tai toimittajalta saatu todistus tavarankäytöstä, kuten hankkijan ilmoitus. Lisäksi artiklan 19 mukaan tuojamaan tulliviranomaiset voivat vaatia tuojalta tuontitulli-ilmoitukseen tuojan vakuutuksen siitä, että tuotteet täyttävät sopimuksessa tarkoitetut edellytykset.

Suomessa tuojalta ei kuitenkaan vaadita mitään erityistä kirjallista vakuutusta tavarankäytön alkuperästä silloin, kun tullilomakkeella haetaan etuuskohtelua Korea-alkuperällä. Toisin sanoen viejän laatima alkuperäilmoitus riittää. (Tullineuvonta 2015.)

EU:n ja Korean välillä on käytössä kahdenvälinen kumulaatio. Sekä Korea että EU voivat hyödyntää toistensa alkuperäaineita omassa valmistustoiminnassaan tuotteen alkuperäisyyden kerryttämiseksi. Yhteisön alkuperäisestä voidaan käyttää Koreassa jatkojalostukseen ja toisin päin. Tällöin tämä aine saavuttaa Korean tai EU:n alkuperän, jos sitä valmistetaan tai jalostetaan enemmän kuin niin sanottujen riittämättömien toimenpiteiden verran. Nämä toimenpiteet luetellaan vapaakauppasopimuksen artiklassa 6 ja niihin sisältyy muun muassa tavaroiden uudelleen pakkaaminen. (Tulli 2011.)

Vapaakauppasopimuksen liite 2-A käsittelee tullien eliminointia. Tuotteet on jaettu eri vaiheluokkiin, joiden mukaisesti tullessa lasketaan vaiheittain. Vaiheluokkaan 0 kuuluvien tuotteiden tullit eliminoidaan kokonaisuudessaan heti sopimuksen astuttua voimaan. Vaiheluokan 2 tuotteiden tullit eliminoidaan kolmen yhtä suuren vuosittaisen vähennyksen avulla, vaiheluokan 3 neljän yhtä suuren vuosittaisen vähennyksen avulla ja niin edelleen. 87-alkuiseen ryhmään kuuluvat tuotteet, jotka kuuluvat vaiheluokkaan 3, muodostavat poikkeuksen: näiden tuotteiden tulliprosenttia vähennetään 30 % heti sopimuksen astuttua voimaan, toiset 30 % (alkuperäisestä tulliprosentista) toisen vuoden ensimmäisenä päivänä, 20 % kolmannen vuoden ensimmäisenä päivänä ja edelleen 20 % neljännen vuoden ensimmäisenä päivänä, jolloin tullit eliminoidaan siis kokonaan. Kunkin tullinimikkeen vaiheluokat luetellaan liitteen 2-A sisältämissä taulukossa.

8703-ryhmään kuuluvien ajoneuvojen vaiheluokka on 0, 3 tai 5. Vaiheluokkaan 0 kuuluvat ainoastaan 8703 10-alkuiseen ryhmään kuuluvat ajoneuvot, eli esimerkiksi erityisesti lumessa liikkumiseen suunnitellut ajoneuvot ja golfautot. Pienimoottoriset henkilöautot, joiden iskutilavuus on korkeintaan 1 500 cm³, kuuluvat vaiheluokkaan 5. Suurimoottoriset ja keskisuurella moottorilla varustetut autot, joiden iskutilavuus yli 1 500 cm³, kuuluvat vaiheluokkaan 3. Alla olevassa taulukossa (1) esitetään tullien eliminointiaikataulu vaiheluokan 3 ja 5 ajoneuvoille. Näiden ajoneuvojen tulliprosentti ilman etuuskohtelua on 10 %.

Taulukko 1. Aikataulu vaiheluokkiin 3 ja 5 kuuluvien ajoneuvojen tullien eliminoinnille EU-Korea -vapaakauppasopimuksen mukaisesti.

Vuosi	Vaiheluokka 3 (%)	Vaiheluokka 5 (%)
2010	10	10
2011	7	8,3
2012	4	6,6
2013	2	5
2014	0	3,3
2015	-	1,6
2016	-	0

Kuten taulukosta käy ilmi, pienimoottoristen ajoneuvojen tullit eliminoidut lopullisesti vuonna 2016 (heinäkuussa). Suurempien ajoneuvojen tulliprosentti tippui nolleen jo vuoden 2014 heinäkuussa.

Koska tullien lisäksi tekniset seikat ovat kansainvälisen kaupan suurin este, sisältää EU:n ja Korean tasavallan välinen vapaakauppasopimus useita yleisiä sitoumuksia, jotka koskevat kaupan teknisiä esteitä ja joihin kuuluu standardeja, sääntelyyn liittyviä kysymyksiä, avoimuutta ja merkintöjä koskeva yhteistyö. Erityistä huomiota on kiinnitetty kulutuselektroniikkaan, moottoriajoneuvoihin ja niiden osiin, farmaseuttisiin tuotteisiin ja lääkinnällisiin laitteisiin. Näitä varten sopimuksessa onkin omat alakohtaiset liitteensä. Moottoriajoneuvoille ja niiden osille sekä farmaseuttisille tuotteille ja lääkinnällisille laitteille on lisäksi nimetty omat työryhmänsä. Työryhmät ovat osa vapaakauppasopimuksen komitearakennetta, joka on vastuussa sopimuksen asianmukaisen toiminnan varmistamisesta, ja jonka avulla voidaan etsiä ratkaisuja markkinoillepääsyä koskeviin ongelmiin ja tehdä tiiviimpää sääntelyyn liittyvää yhteistyötä. (Euroopan Unioni 2011a, 8 & 17.)

Vapaakauppasopimuksen liite 2-C käsittelee moottoriajoneuvoja ja niiden osia. Liitteessä molemmat osapuolet vahvistavat yhteisiksi tavoitteikseen ja periaatteikseen seuraavat:

- varmistaa vastavuoroinen markkinoille pääsy kaikilta osin poistamalla tullit ja tullien ulkopuoliset esteet kahdenvälisessä kaupassa tämän sopimuksen mukaisesti
- edistää kansainvälisiin standardeihin perustuvaa lainsäädännön yhteensopivuutta

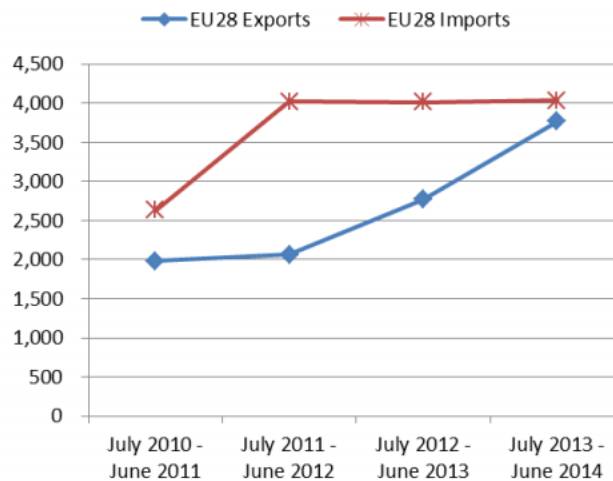
- luoda kilpailukykyiset markkinaolosuhteet, jotka perustuvat avoimuuden, syrjimättömyyden ja läpinäkyvyyden periaatteisiin
- varmistaa ihmisten terveyden, turvallisuuden ja ympäristön suojele
- tehostaa yhteistyötä kumpaakin osapuolta hyödyttävän kaupan kehityksen edistämiseksi (Euroopan Unioni 2011c, 1142).

Liite käsittää yhteensä kymmenen (10) artiklaa ja kolme (3) lisäystä. Lisäyksessä 2-C-2 olevassa taulukossa 1 luetellaan vaatimukset, jotka ajoneuvon tulee täyttää vastatakseen EU:n teknisiä määräyksiä. Taulukko on tämän työn liitteenä numero 3. EU ja Etelä-Korea ovat sopineet, että UNECE:n eli Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevä maailmanfoorumi (WP.29) on liitteen 2-C soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden alalla toimiva kansainvälinen standardointielin. Niinpä taulukossa on lueteltu aiheittain (esimerkiksi sallittu melutaso) UNECE:n sääntö, joka ajoneuvon tulee täyttää. Lisäksi taulukossa näkyvät EU:n vastaavat tekniset määräykset (direktiivit). Euroopan unionin toimivaltaisten hyväksyntäviranomaisten on liitteen mukaisesti hyväksyttävä EU:n tyyppihyväksyntää varten tuote, joka täyttää kyseisessä taulukossa luetellut vaatimukset.

Euroopan komissio on seurannut tarkasti arkaluonteisiin sektoreihin kuuluvien tuotteiden tuonnin ja viennin kehitystä sopimuksen voimaantulon jälkeen. Tällaisia tuotteita ovat auto-, kulutuselektroniikka- ja tekstiilialan tuotteet. (European Commission 2015a.)

Viimeisin Euroopan komission vuosiraportti EU:n ja Korean tasavallan välisen vapaakauppasopimuksen implementoinnista julkaistiin maaliskuussa 2015. Sen mukaan autojen (HS 8703) tuonti Etelä-Koreasta EU:hun lisääntyi eniten vapaakauppasopimuksen ensimmäisenä voimassaolovuotena. Ennen sopimuksen voimaan astumista tuonti oli rahamääräisesti mitattuna noin 2,6 miljardia euroa ajanjaksolla heinäkuu 2010 – kesäkuu 2011, kun se ajanjaksolla heinäkuu 2011 – kesäkuu 2012 oli noin 4 miljardia. Kasvua oli 53 %. Tämän jälkeen tuonti on ollut vuositasolla tasaista, noin 4 miljardia euroa. Vienti Koreaan on kasvanut tasaisemmin vuosien aikana. (European Commission 2015b, 5.) Alla oleva kuvaaja (kuva 5) esittää moottoriajoneuvojen rahamääräistä tuontia ja vientiä ajanjaksolla heinäkuu 2010 – kesäkuu 2014.

Graph 2: EU Exports to and Imports from Korea of Motor Vehicles, July 2010-June 2014 (€ million)



Kuva 5. Euroopan komission julkaisema kaaviokuva moottoriajoneuvojen tuonnista ja viennistä ajanjaksolla heinäkuu 2010 – kesäkuu 2014 (miljoonaa euroa 12 kuukauden mittaisen ajanjakson aikana). Ajoneuvojen tuonti Koreasta EU:hun kasvoi reilusti ensimmäisenä vuotena vapaakauppasopimuksen voimaan astumisen jälkeen. Sitten tuonti on ollut vuosittain tasaista. EU:n vienti Koreaan on kasvanut tasaisemmin vuosien aikana. (European Commission 2015b, 5.)

Myös European Automobile Manufacturers Association (ACEA) on seurannut tarkasti vapaakauppasopimuksen vaikutusta ajoneuvokauppaan. Yhdistys jakaa komission esittämän mielipiteen siitä, että autoteollisuuden osalta EU:n ja Korean välisessä kaupassa on edelleen teknisiin seikkoihin liittyviä esteitä. Ongelmat koskevat kuitenkin lähinnä vientiä Koreaan. (ACEA 2015.)

4 AUTOLOGISTIIKKA JA VIRANOMAISASIASIAT

Auton hankkimiseen ulkomailta on erilaisia vaihtoehtoja. Prosessin voi hoitaa suurelta osin itse tai vaihtoehtoisesti hyödyntää erilaisia palveluja rahdin järjestämisestä täyden palvelun pakettiin kaikkine paperitöineen. (Trafi a.)

Kun sopiva auto on löytynyt ja ostopäätös ja kaupat tehty, voidaan aloittaa kuljetus- ja muut huolintajärjestelyt. Huolinnan lisäksi auton maahantuontiin liittyy viranomaismääräyksiä, jotka tulee huomioida.

4.1 Kuljetus Etelä-Koreasta Suomeen

4.1.1 Vientiselvitys Etelä-Koreassa

Etelä-Koreassa kaikki vientilähetykset käyvät läpi tulliprosessin. Prosessissa tavarat saavat hyväksynnän vientiselvityksen jälkeen ja ne lastataan kuljetusvälineeseen. (Korea Customs Service.)

Vientiselvityksen voi tehdä EDI:ä (Electronic Data Interchange) hyödyntämällä tai internetin välityksellä. Pääsääntöisesti vientilähetystä ei tarkasteta. Jos lähetys kuitenkin joutuu tarkistukseen ja tarkistuksessa huomataan jotakin laientoa, ovat asianmukaisten lakien mukaiset rangaistukset mahdollisia. Asianmukainen laki on esimerkiksi tullilaki. Tarkistuksessa tutkitaan esimerkiksi mahdollisia laittomia vientitavaroita, vääriä alkuperämaamerkintöjä ja teollisuuden rikkomuksia. (Korea Customs Service.)

Mikäli vientiselvitys hyväksytään, pitää tavarat lastata kuljetusvälineeseen 30 päivän sisällä hyväksymisestä. Muutoin vientiselvityksen hyväksyminen voidaan perua eikä maksuja välttämättä palauteta. Välttämättömissä tilanteissa, kuten lastausaikataulun muuttuessa, voidaan aikaa kuitenkin jatkaa. (Korea Customs Service.)

4.1.2 Merirahti

Auton kuljettamiseen valtamerien takaa soveltuu parhaiten merirahti. Kuljetusaika on luonnollisesti pidempi, mutta kuljetuskustannukset ovat selkeästi lentorahtia pienemmät. Vaihtoehtoja on SK Encar Globalin mukaan kolme: kontti-, RoRo- tai bulkkikuljetus, joita havainnollistetaan alla kuvassa 6.



Kuva 6. Autoja voidaan kuljettaa meriteitse kontissa, RoRo-rahtina tai bulkkina eli irtorahtina. (SK Encar Global.)

Standardikonttien pituudet ovat 20 ja 40 jalkaa eli 6 tai 12 metriä. 20'-kontti soveltuu yhden auton kuljettamiseen, kun 40'-konttiin mahtuu kaksi keskikokoista ajoneuvoa peräkkäin. 40'-kontti voi siis tulla halvemmaksi, mikäli kuljetetaan useampaa ajoneuvoa. (AutoShippers a.)

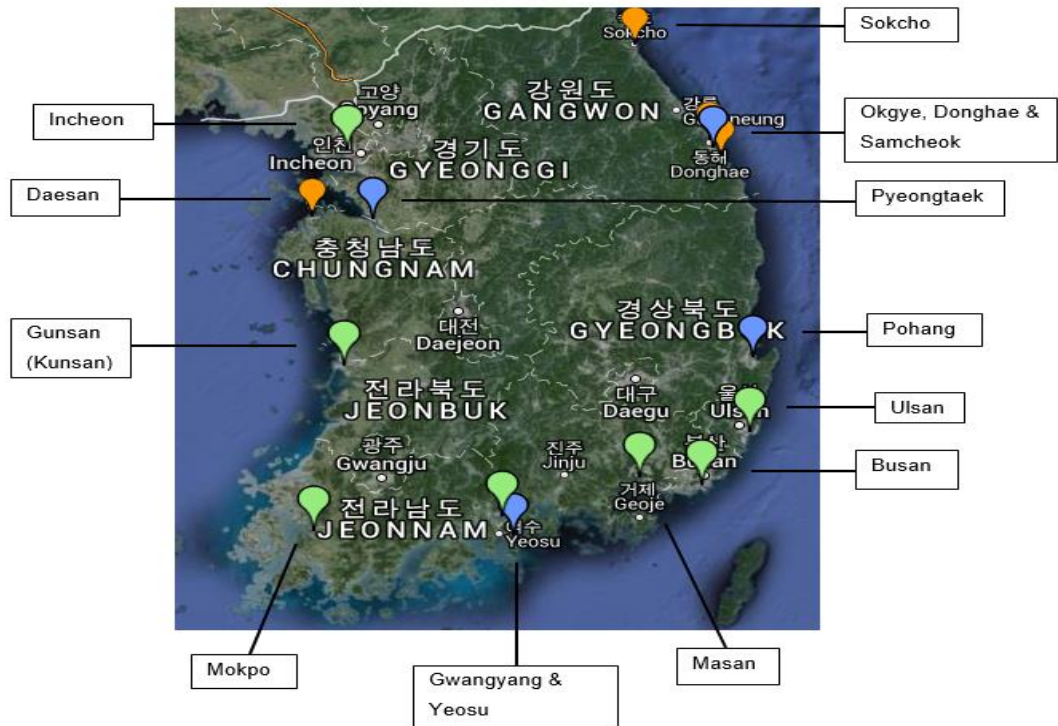
Roll On-Roll Off -alukset (RoRo) on suunniteltu erityisesti pyörällä kulkevan rahdin kuljettamiseen. Autovalmistajista muun muassa Mercedes, Jaguar, BMW ja Audi suosivat RoRo-aluksia kuljettaessaan ajoneuvojaan ympäri maailman. Lastausramppeja hyväksikäyttäen ajoneuvot voidaan yksinkertaisesti ajaa alukseen lähtösatamassa ja aluksesta pois määränpäässä. (AutoShippers b.)

Lyhyemmillä ja suorilla reiteillä RoRo on yksinkertaisempi, nopeampi ja taloudellisempi vaihtoehto. Pidemmällä matkoilla, kun satamia on monia ja autoja joudutaan siirtämään laivasta toiseen, konttien selvittäminen ja siirtäminen saattaa olla jopa yksinkertaisempaa. On myös huomioitava, että kaikissa satamissa ei ole tarjolla molempia vaihtoehtoja haluttuun määränpäähän tai laisinaan. (Lehtonen 2010, 16–17.)

SK Encar Globalin mukaan irtorahtina kuljetettaessa auto lastataan alukseen ja puretaan aluksesta nosturin avulla. Vaihtoehtoa on tarjolla rajoitetusti ja laivauskustannukset ovat RoRo-rahtia suuremmat.

Kustannuksissa on otettava huomioon koko kuljetusketju: mahdollinen kontittaminen, esikuljetus satamaan, vientiselvityskustannukset, satamakustannukset lähtö- ja määränpäässä sekä mahdollisessa kauttakulkusatamassa, merikuljetus lisineen ja muine maksuineen ja tuontiselvityskustannukset. Mikäli rahti kuljetetaan huolintaliikkeen toimesta satamasta edelleen asiakkaalle, syntyy tästä luonnollisesti lisäkustannuksia.

Etelä-Koreassa on World Source Portin mukaan 16 satamaa: Busan (Pusan), Daesan, Donghae, Gunsan (Kunsan), Gwangyang, Incheon, Jeju (Cheju), Masan, Mokpo, Okgye, Pohang, Pyeongtaek, Samcheok, Sokcho, Ulsan ja Yeosu. Kuvassa 7 esitetään Korean mantereen satamat kartalla. Oranssi väri tarkoittaa pientä, sininen keskikokoista ja vihreä suurta satamaa.



Kuva 7. Etelä-Korean satamat kartalla. (World Port Source.)

Suomeen suuntautuva valtameriliikenne tapahtuu pääsääntöisesti pienempi-kokoisilla feeder-aluksilla, joihin valtamerialuksista purettu rahti lastataan välisatamassa. Suomen konttiliikenteelle välisatamina toimivat Euroopassa pääsääntöisesti Saksan Pohjanmeren satamat ja Benelux-maiden suuret konttisaatamat. Kansainvälisen RoRo-liikenteen päälinjat Suomesta/Suomeen ovat Suomi–Saksa, Suomi–Ruotsi, Suomi–Viro ja Suomi–Tanska. (Peltonen 2014, 12; Trusiewicz & Błus 2013, 28.)

Suomessa on 11 konttisaatamaa, joista suurimmat ovat HaminaKotka, Vuosaari (Helsingissä) ja Rauma. Suomen konttiliikenne onkin painottunut hyvin pitkälti näihin satamiin: vuonna 2013 lähes 90 % Suomen ulkomaan konttiliikenteestä käytti näitä satamia. Lisäksi konttitoimintaa on Porissa (Mäntyluoto), Oulussa, Kemissä, Torniossa, Kokkolassa, Raahessa, Hangossa ja Turussa. Vuonna 2013 RoRo-palveluja Suomen satamista tarjosivat HaminaKotka, Vuosaari (Helsinki), Hanko, Turku, Naantali, Rauma, Oulu ja Kemi. (Peltonen 2014, 20–24; Trusiewicz & Błus 2013, 3.)

Esimerkiksi Wallenius Wilhelmsen Logistics (a; b) tarjoaa innovatiivisia ja keskeisiä, maailmanlaajuisia laivaus- ja logistiikkapalveluja pääasiassa autojen,

rekkojen ja raskaan kaluston valmistajille. Yritys palvelee kuitenkin myös yksityisasiakkaita, ja sillä on toimipaikka Kotkassa nimellä Wallenius Wilhelmsen Logistics Kotka Oy. Kotkassa yritys toimii yhteistyössä Suomen Transval Oy:n kanssa (Transval 2014). Alla kuvassa 8 on esitetty WWL:n reittikartta Aasia-Eurooppa-välillä. Koreasta WWL operoi Incheonin, Pyeongtaekin, Kunsanin ja Masanin satamista.



Kuva 8. Wallenius Wilhelmsenin reittikartta Aasia-Eurooppa-välillä. Vihreillä merkittyihin satamiin, kuten Kotkaan, on jatkoyhteys. (Wallenius Wilhelmsen Logistics c.)

Merirahtiin liittyy olennaisesti merirahtikirja tai konossementti. Merirahtikirja on Hörkön, Koskisen, Laitisen, Mattsonin, Ollikaisen, Reinikaisen ja Werdermanin (2010, 228) mukaan

- rahdinkuljettajan puolesta annettu todistus siinä mainitun tavaran vastaanotosta
- sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja siellä luovuttaa asiakirjassa nimetyille henkilölle ilman, että tämän tarvitsee esittää itse asiakirjaa
- kuljetussopimus, joka sisältää tai viittaa niihin ehtoihin, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi.

Merirahtikirja on aina osoitettava nimetylle vastaanottajalle eikä sitä voida siirtää. Tavarán saavuttua perille luovutetaan se merirahtikirjassa nimetylle vastaanottajalle tai kirjallisella valtuutuksella tämän valtuuttamalle henkilölle. Merirahtikirjan sijasta voidaan laatia konossementti, joka on oikeusvaikutuksiltaan muutoin merirahtikirjaa vastaava asiakirja, mutta se voidaan siirtää ja siihen liittyy erilaiset luovutusmenettelyt. Konossementin määritelmän mukaan tavara

luovutetaan määräsatamassa ainoastaan sille, joka esittää alkuperäisen konossementin. Niin sanottu express-konossementti taas on puhdas tavarakuljetusasiakirja eikä se yleensä osoita omistusoikeutta tavaraan eikä näin ollen ole vaihtokelpoinen. Alkuperäistä konossementtia ei tällöin tarvitse määräsatamassa esittää, vaan tavara luovutetaan sille, joka on konossementilla ilmoitettu tavarantoimittajaksi. (Hörkkö ym. 2010, 218, 228.)

4.1.3 Toimituslausekkeet ja vakuutukset

ICC (International Chamber of Commerce) Suomen mukaan kauppasopimuksen osana tulisi olla myyjän ja ostajan sopima toimituslauseke, jonka avulla täsmennetään tavarantoimitukseen liittyviä seikkoja. Kansainvälisessä kaupassa käytetään yleisesti Kansainvälisen Kauppakamarin (ICC) ylläpitämiä Incoterms-toimituslausekkeitä, joista uusin versio on Incoterms 2010. Valittu toimituslauseke määrittelee

- tavarantoimitushetken (luovutus/vastaanotto myyjän/ostajan kannalta)
- toimitukseen liittyvät toimenpidevelvoitteet (myyjän/ostajan velvoitteet)
- toimitukseen liittyvät kustannukset (myyjän/ostajan vastuu eri kuluista)
- vaaranvastuun / riskin siirtymisen (myyjän/ostajan keskinäinen vaaranvastuu).

Incoterms 2010 sisältää alla listatut yksitoista toimituslauseketta, joista ensimmäiset seitsemän lauseketta sopivat kaikille kuljetusmuodoille ja neljä viimeistä ainoastaan vesitiekuljetuksille:

- EXW - Ex Works - Noudettuna lähettäjältä
- FCA - Free Carrier - Vapaasti rahdinkuljettajalla
- CPT - Carriage Paid To - Kuljetus maksettuna
- CIP - Carriage and Insurance Paid - Kuljetus ja vakuutus maksettuna
- DAT - Delivered At Terminal - Toimitettuna terminaalissa
- DAP - Delivered At Place - Toimitettuna määräpaikalle
- DDP - Delivered Duty Paid - Toimitettuna tullattuna
- FAS - Free Alongside Ship - Vapaasti aluksen sivulla
- FOB - Free On Board - Vapaasti aluksessa
- CFR - Cost and Freight - Kulut ja rahti maksettuna
- CIF - Cost, Insurance and Freight - Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna (ICC Suomi).

Pelkkä kolmikirjaiminen lyhenne ei riitä, vaan sen perään lisätään sovittu määräpaikka mahdollisimman tarkasti sekä sovellettava Incoterms-versio, esimerkiksi ”FOB Incheon, Incoterms 2010”. Valitun Incoterms-lausekkeen tulee olla sopiva tavaralle sekä kuljetusvälineelle ja vastata osapuolten sopimusta heidän velvoitteistaan, esimerkiksi kuljetuksen tai vakuutuksen järjestämisestä. Lausekkeita CPT, CIP, CFR tai CIF käytettäessä myyjä täyttää toimitusvelvollisuutensa silloin, kun hän luovuttaa tavarahan rahdinkuljettajalle eikä vasta silloin, kun tavara saapuu ostajalle määräpaikassa. Näillä lausekkeilla on siis kaksi kriittistä pistettä, koska riski siirtyy ja kustannukset jakautuvat eri pisteissä. Osapuolten tulee siksi täsmentää sopimuksessaan mahdollisimman tarkasti sekä toimituspaikka, jossa riski siirtyy ostajalle, että nimetty määräpaikka, jonne myyjän on solmittava kuljetussopimus. Mikäli muuta ei ole sovittu, katsotaan riskin siirtyvän silloin, kun tavara on toimitettu ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. (Räty 2010, 5, 41.)

Työn liitteenä numero 4 oleva logistiikkayhtiö DHL:n taulukko kuvaa tarkemmin myyjän ja ostajan vastuita ja velvoitteita eri toimituslausekkeissa. Tarkat kirjalliset selvitykset kustakin toimitusehdosta löytyvät muun muassa Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston julkaisemasta Incoterms 2010 -kirjasta. Kuljetus- ja vakuutus sopimukset määrittelevät omalta osaltansa osapuolten välisiä suhteita ja mahdollisia velvoitteita suhteessa kolmansiin tahoihin (ICC Suomi).

Rahdinkuljettajalla on vastuu kuljettamastaan tavarasta, mutta vastuuta on rajoitettu. Tästä johtuen globaali logistiikkayritys Wallenius Wilhelmsen Logistics (b) suosittelee henkilökohtaisen auton laivaajaa ottamaan erikseen merikuljetusvakuutuksen. Vakuutuksia saa vakuutusyhtiöiltä, tai sellainen voi olla mahdollista hankkia myös huolintayrityksen kautta. Esimerkiksi muun muassa autojen maailmanlaajuisia laivauspalveluita tarjoava Uniworld International Inc. voi hankkia vakuutuksen rahdille asiakkaan pyynnöstä. Vakuutusyhtiöistä esimerkiksi If Vahinkovakuutusyhtiö Oy (2015) kertoo myöntävänsä tavarankuljetusvakuutuksia myös yksityishenkilöille.

Logistiikan Maailman (b) mukaan rahdinkuljettajan vastuuta rajoittavat kuljetusmuotoa säätelevät lait ja kansainväliset yleissopimukset sekä alalla noudatettavat yleiset sopimusehdot. Rahdinkuljettajan vastuuta tavarasta on yleensä

rajoitettu joko painon tai kuljetusyksiköiden perusteella. Esimerkiksi merikuljetuksissa enimmäiskorvaus on 667 SDR/kolli tai 2 SDR/kg. SDR tarkoittaa kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta (Special Drawing Right). Alla olevassa taulukossa (taulukko 3) esitetään enimmäisvastuut sekä reklamaatio ja -vanhentumisajat kuljetusmuodoittain.

Taulukko 2. Rahdinkuljettajien enimmäisvastuut sekä reklamaatio -ja vanhentumisajat kuljetusmuodoittain. (Logistiikan Maailma b.)

Kuljetusmuoto	Enimmäiskorvaus	Reklamaation määräaika	Vanhentumis-aika
Merikuljetukset	667 SDR/kolli tai 2 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 3 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kotimaan rautatiekuljetukset	25 e/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 10 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kansainväliset rautatiekuljetukset	17 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 7 vrk kuluessa.	1 vuosi
Maantiekuljetukset kotimaassa	20 e/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kansainväliset maantiekuljetukset	8,33 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Lentokuljetukset	19 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 14 vrk kuluessa.,	2 vuotta
Postikuljetukset kotimaassa	Paketit 25 e/kg Paketit 40 SDR + 4,50 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät kohtuullisessa ajassa.	1 vuosi
Kansainväliset postikuljetukset	40 SDR + 4,50 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät kohtuullisessa ajassa.	1 vuosi
Huolinta ja varastointi	8,33 SDR/kg 50 000 SDR/tehtävä	Näkyvät vahingot heti piilevät 7/14 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Ahtaus	666,67 SDR/kolli tai 2 SDR/ kg enin. 15 000 e.	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi

Lisäksi on joitakin tilanteita, jolloin rahdinkuljettaja vapautuu korvausvelvollisuudesta kokonaan. Tällaisia tilanteita ovat puutteellinen pakkaus, lähettäjän tai vastaanottajan lastaus tai virhe, olosuhde, jota rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää, reklamaation tekeminen määrääjän umpeutumisen jälkeen, ja merikuljetuksissa tulipalo tai navigaatiovirhe. Näissä tilanteissa se osapuoli (myyjä tai ostaja), jolla on riski tavarasta, ei saa korvausta mistään ja vahinko jää kokonaisuudessaan hänen itsensä kannettavaksi, jollei hän ole ottanut tavarankuljetusvakuutusta. (Logistiikan Maailma b.)

Kuljetusvastuuvakuutukset eivät ole lakisääteisiä kuten esimerkiksi liikennevakuutus tai lakisääteinen tapaturmavakuutus. Rahdinkuljettaja on vastuussa aiheuttamistaan vahingoista lain tai alan yleissopimuksen mukaan, mutta rahdinkuljettajalla ei välttämättä ole tiekuljetusvakuutusta tai huolintavakuutusta, koska ne ovat vapaaehtoisia vakuutuksia. (Logistiikan Maailma b.)

CIP- ja CIF-lausekkeissa myyjä solmii vakuutus sopimuksen siltä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu kuljetuksen aikana silloin, kun tavara on ostajan vastuulla. Tällöin ostajan on huomattava, että näiden lausekkeiden mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäislausekkeen mukaisesti. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutussuojan, hänen on joko sovitettava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä. (Räty 2010, 41, 105.)

4.1.4 Tuontitullaus Suomessa

Kun ajoneuvo tuodaan EU-alueen ulkopuolelta, se täytyy tulliselvittää vapaaseen liikkeeseen yhteisössä. Tavaraa ei kuitenkaan tarvitse tulliselvittää välisatamassa, vaan se voidaan siirtää Suomeen tullattavaksi. Tällöin puhutaan passituksesta. Kun ei-yhteisötavara jää Suomeen, voidaan käyttää T1-passitusta, jolla tavara siirretään saapumistullitoimipaikasta (eli EU-alueen rajalla olevasta tullitoimipaikasta esimerkiksi satamassa) määrätulliin. (Tulli 2014d, 4; Tulli 2012b.)

Lähetysten vastaanottaja on aina vastuussa tulliselvityksen tekemisestä. Tulli-ilmoituksen tekemiseen tarvitaan saapumisilmoitus, kauppalasku tai tilausvahvistus, rahtilasku, tuotteen tullinimike ja muut lähetykseen mahdollisesti liittyvät asiakirjat. Saapumisilmoituksen saa rahtilähetyksissä rahdinkuljettajalta. Tulliselvitysaika on merikuljetusten osalta 45 päivää, muuten 20 päivää. (Tulli 2015c; d.)

Yksityishenkilö voi tehdä tulliselvityksen joko Tullin nettipalvelussa tai henkilökohtaisesti tullitoimipaikassa. Rahtilähetyksissä (ei siis postilähetyksissä) henkilön on asioitava tavaraa lähinnä sijaitsevassa tullitoimipaikassa. Halutessaan yksityishenkilö voi myös käyttää huolintayritystä asiamiehenään, jolloin huolintayritys hoitaa tullauksen korvausta vastaan. Nettipalvelussa ei kuitenkaan voi tulliselvittää muuttotavaroita, moottoriajoneuvoja, tupakka- ja alkoholituotteita, aseita, metsästystrofeita tai eläviä eläimiä. (Tulli 2015c.) Käytännössä autoa maahantuotaessa vaihtoehdoksi jää siis joko henkilökohtainen asiointi tavaraa lähinnä sijaitsevassa tullitoimipaikassa tai huolintayrityksen palveluiden hyödyntäminen.

EU:n ulkopuolelta tuotavista ajoneuvoista kannetaan tulli ja maahantuonnin arvonlisävero. Tulli laskee maksettavan tullin, arvonlisäveron ja muut mahdolliset maksut tuonti-ilmoituksen perusteella. (Tulli 2015e; f.) Maksettavan tullin määrä riippuu tavaratullinimikkeestä ja määrää alentavat mahdolliset tulli-etuudet.

Tullauspäätös toimii samalla tullilaskuna. Käteisasiakas saa luovutuspäätöksen, kun tavara on maksettu. Maksu onnistuu verkkopankkia käyttäen, pankissa tai Tullissa. Tullin luottoasiakkaat saavat tavarat haltuunsa jo ennen tullivelan maksamista. (Tulli 2015g, 7, 15.)

Mikäli ajoneuvo on myyty vietäväksi yhteisöön, tullausarvona käytetään lähtökohtaisesti sen kauppaa-arvoa eli sitä hintaa, joka siitä on tosiasiallisesti maksettu tai maksettava. Tosiasiallisesti maksettuun hintaan lisätään tullikoodeksissa tarkemmin säädettyt erät, kuten ajoneuvon kuljetus- ja vakuutuskustannukset sekä kuljetukseen liittyvät lastaus- ja käsittelykustannukset siihen paikkaan saakka, jossa tavara tuodaan yhteisön tullialueelle. (Tulli 2014d, 4.)

Ajoneuvojen maahantuonnin arvonlisävero on 24 %. Arvonlisäveron perusteena on lähtökohtaisesti ajoneuvon tullausarvo, johon on sisällytetty sen kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muut maahantuontiin liittyvät kustannukset kuljetussopimuksen mukaiseen ensimmäiseen Suomessa olevaan määräpaikkaan saakka. Lisäksi veron perusteeseen luetaan ajoneuvosta kannettu tulli. (Tulli 2014d, 4.)

4.1.5 Rahdin nouto satamasta

Rahdin noutoon ja siihen liittyviin käytäntöihin vaikuttavat kuljetusyritys, määräsatama sekä se, onko kyseessä RoRo- vai konttikuljetus. Esimerkiksi Wallenius Wilhelmsen Logistics (b) lähettää saapumisilmoituksen vastaanottajalle tai tämän nimeämälle edustajalle mieluiten sähköpostitse. Saapumisilmoituksessa ilmoitetaan ETA (estimated time of arrival) eli arvioitu saapumisaika, mutta muutosten varalta WWL suosittelee varmistamaan aluksen saapumisaikan käyttämällä esimerkiksi yrityksen *Schedules*-työkalua. Saapumisilmoituksesta käy ilmi vielä maksettavat paikalliskulut, joita satamat laskuttavat palveluistaan. Hinnat ja hyväksyttävät maksutavat vaihtelevat niin ikään satamittain

ja löytyvät yrityksen ylläpitämistä satamakohtaisista tiedoista (*Port information*) tai satamien omilta verkkosivuilta. Kun kaikki maksut on hoidettu, WWL antaa luovutusmääräyksen todisteeksi siitä, että vastaanottajalla on oikeus rahtiin. Lisäksi tulee tarkistaa satamakohtaiset tiedot muista rahdin tullausta ja luovutusta varten vaadittavista asiakirjoista. Nämä voi tarkistaa joko yrityksen ylläpitämistä satamatiedoista tai ottamalla yhteyttä paikalliseen toimistoon.

WWL suosittelee tarkistamaan rahdin kunnon ennen muodollista rahdin vastaanottoa. Mikäli vaurioita ilmenee, tulisi niistä tehdä merkintä tavaran vastaanottokuittiin ennen sen allekirjoittamista ja virkailijalle palauttamista. Tarkemmat ehdot vahinkojen ilmoittamisesta käyvät ilmi merirahtikirjan takosasta. (Wallenius Wilhelmsen b.)

Mikäli auto saapuu kontissa, voi hyödyntää satamissa tarjolla olevia purkupalveluita. Kontti on myös mahdollista kuljettaa esimerkiksi omaan kotipihaan purkua varten. Tällöin vaaditaan sideloaderilla varustettu kuljetuskalusto, jollei saatavilla ole erillistä, asianmukaista nostokalustoa. Sideloader-kalustolla merikontti nostetaan perävaunuun sijoitetuilla nostureilla sivusta alustan päälle ja lasketaan alas ilman erillistä nostokalustoa (Koskinen-yhtiöt). Kustannuksia tulee tällöin luonnollisesti kontin vedoista (kuljetuksista) ja mahdollisesta odotusajasta, mikäli kontin purku venyy yli sallitun purkuajan.

Ajoneuvojen luovutuksesta esimerkkinä Vuosaaren satamassa vastaa sataoperaattori Finnsteve Oy. Lähetys luovutetaan laivan lastiluetteloön merkitylle vastaanottajalle tai hänen valtuuttamalleen henkilölle, kun vaadittavat maksut on suoritettu. Finnsteven tuontitoimistossa tulee esittää henkilöllisyystodistus, laivausasiakirja ja saapumisilmoitus tai vastaava, josta ilmenevät noudettavan ajoneuvon tiedot. Valtakirjasta tulee käydä ilmi valtuuttajan ja valtuutetun henkilötiedot ja noudettavan ajoneuvon merkki, malli ja valmistenumeron (VIN) vähintään viimeiset kuusi (6) merkkiä. Aamulla saapuvista Trave-münden tai Lübeckin laivoissa tulevat ajoneuvot ovat noudettavissa arkisin saapumispäivänä noin klo 14.00. Muista satamista laivalla tulevat ajoneuvot ovat noudettavissa viimeistään laivan tuloa seuraavana arkipäivänä. (Finnsteve.)

Finnsteven terminaalin henkilökunta luovuttaa ajoneuvot tuontitoimistossa leimattuja asiakirjoja vastaan. Ajoneuvon asiakirjojen selvittäminen onnistuu arkisin klo 8–16 välisenä aikana. (Finnsteve.)

Ajoneuvojen noutajille on järjestetty kuljetus satama-alueella. Auto luovutetaan noutajalle ja luvutetaan portille ulospääsyyn satamasta. Mikäli ajoneuvoja noudetaan satama-alueelta muutoin kuin ajamalla, esimerkiksi rekalla tai muulla kuljetusvälineellä, luvutetaan noutava kuljetusväline tuontitoimistossa pääsyyn satama-alueelle, kun dokumentit ovat luovutusvalmiita. Luovutuksen jälkeen kuljetusväline luvutetaan portista ulos pääsyyn. (Finnsteve.)

4.2 Viranomais määräykset

4.2.1 Käyttöönottoilmoitus ja siirtolupa

Mikäli ajoneuvoa ajetaan Suomessa heti maahantuonnin jälkeen ennen sen rekisteröintiä Suomessa, tulee siitä tehdä käyttöönottoilmoitus. Ilmoitus voidaan tehdä sähköisesti Tullin verkkosivuilla. Ajoneuvon käyttöönottoilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos ajoneuvoa ei käytetä Suomessa ennen rekisteröintiä tai jos se siirretään muulla kuljetusvälineellä. Käyttöönottoilmoitusta varten tarvitaan ajoneuvon tiedot (merkki, malli ja valmistenumero) ja yrityksen nimi, jos ajoneuvo on yrityksen omistuksessa. (Tulli 2015h.)

Lisäksi auton siirtoa ja väliaikaista verotonta käyttöä varten vaaditaan siirtolupa. Siirtolupia myöntävät katsastustoimipaikat ja tullit Trafin lukuun. Siirtoluvalla tarkoitetaan lupaa, johon liittyvät ajoneuvon kiinnitettävät siirtomerkit ja liikennevakuutus. Siirtolupaa haettaessa tulee ajoneuvon valmistenumeron olla tiedossa. (Trafi a; b.)

Siirtomerkit kiinnitetään niissä olevan liimapinnan avulla rekisterikilville varattuun paikkaan tai auton tuuli- tai takalasiin. Siirtomerkissä on kaksi kirjainta ja nelinumeroinen luku punaisiin merkeihin valkoisella pohjalla. Siirtoluvan voima- saolon päätyttyä siirtomerkit on poistettava ajoneuvosta ja hävitettävä. (Trafi c; d.) Kuvassa 9 on esimerkki auton ja perävaunun siirtomerkistä.



Kuva 9. Auton ja perävaunun siirtomerkki. Siirtomerkin koko on 100 mm x 292 mm. (Trafi d.)

Trafin siirtolupahakemuksen voi täyttää joko katsastustoimipaikalla tai Tullin toimipisteessä tai etukäteen pdf-lomakkeella. Siirtolupa voidaan myöntää korkeintaan seitsemän (7) päivää ennen luvan voimaan astumista. Ajoneuvon tulee olla siirtoluvan käyttötarkoituksen huomioon ottaen liikenteeseen soveltuva ja rakenteiltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Siirtolupa on lisäksi pidettävä ajoneuvossa mukana. (Trafi b; e.)

Maahantuoduille ajoneuvoille myönnetään pitkiä siirtolupia. Tällöin siirtoluvan hakemisen yhteydessä tulee esittää Tullin vahvistama käyttöönottoilmoitus. Kolmen kuukauden siirtolupa myönnetään, kun autoveroasian käsittely on kesken Tullissa. Yhdeksän kuukauden siirtolupa voidaan myöntää, jos Suomessa myytäväksi tarkoitettua ajoneuvoa käytetään ajoneuvojen maahan-tuontia, valmistusta tai myyntiä harjoittavan yrityksen myyntitarkoituksessa ta-pahtuvaan koeajoon tai esittelyyn. Siirtolupa myönnetään korkeintaan Tullin vahvistamasta käyttöönottoilmoituksessa olevaan käyttöoikeuden päättymis-päivämäärään. Luvan voimassaolon ja verottoman käyttöoikeuden edellytyk-senä on, että autoveroilmoitus annetaan viiden (5) päivän kuluessa luvan myöntämisestä. (Trafi f.)

Siirtolupahakemus toimii samalla myös siirtovakuutushakemuksena. Katsas-tustoimipaikat ja tullit myöntävät siirtovakuutuksia Liikennevakuutuskeskuksen lukuun. Siirtolupa on mahdollista myöntää myös ilman siirtovakuutusta. Tällöin hakijalla on oltava voimassaoleva jatkuva liikennevakuutus tai tarvittaessa ha-kijalle myydään jatkuva liikennevakuutus. (Trafi e; Liikennevakuutuskeskus 2015.)

Siirtoluvan hinta on Trafin maksuasetuksen muutoksen myötä 16,60 euroa (asetus 1166/2014). Siirtovakuutusmaksu on ensimmäiseltä päivästä 10 euroa ja lisäpäiviltä 6 euroa per päivä (Liikennevakuutuskeskus 2015).

4.2.2 Autovero

Suomeen ensirekisteröitävästä ajoneuvosta kannetaan valtiolle autoveroa au-toverolain (29.12.1994/1482) mukaisesti. Autoveroa ei tule sekoittaa ajoneu-voveroon. Autoveron perii Tulli, kun taas ajoneuvoveron perii Trafi.

Autoveroa kannetaan henkilö- ja pakettiautoista, linja-autoista (oma massa alle 1 875 kg), moottoripyöristä ja muista L-luokan ajoneuvoista. Maahantuetua ajoneuvoa voi käyttää tieliikenteessä väliaikaisesti verotta enintään kolmen kuukauden ajan, jos siitä on annettu käyttöönottoilmoitus Tullille. Autoveroilmoitus tulee antaa viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen vahvistamisesta. (Tulli 2015e; h.)

Ajoneuvon autoverotusta varten Tullille pitää lähettää postitse seuraavat asiakirjat:

- autoveroilmoitus täytettynä (lomake 72)
- yksilöintilomake (lomake 27)
- kopio kauppakirjasta ulkomailta (omistusketju verovelvolliseen saakka)
- kopio ulkomaisen rekisteriotteen kaikista sivuista
- selvitys CO₂-päästötiedoista (vaatimuksenmukaisuustodistus tai muu vastaava selvitys)
- kopio suomalaisesta katsastustodistuksesta, jos rekisteröintikatsastus on jo aloitettu
- kopio tullauspäätöksestä (Tulli 2014e).

Lomakkeet löytyvät Tullin verkkosivuilta, mistä voi tarkistaa myös autoverotuksen toimipisteet. Verotuspäätös toimitetaan asiakkaalle kirjeenä ja autovero pitää maksaa 15 päivän kuluessa päätöksen tekemisestä (Tulli 2014d, 5).

Autoveron määrä riippuu auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta Suomen markkinoilla ja hiilidioksidipäästöistä. Veron perusteena käytetään ajoneuvon yleistä verollista vähittäismyyntiarvoa eli hintaa, joka yhdestä samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myytäessä se verollisena Suomen markkinoilla elinkeinonharjoittajalta kuluttajan asemassa olevalle ostajalle sinä ajankohtana, jona ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi pitänyt ilmoittaa verotettavaksi. Jos yleisiin myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole käytettävissä, yleinen vähittäismyyntiarvo määritetään siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi, vähennettynä tavanomaisia alennuksia vastaavalla erällä. Näin ollen verotusarvo voidaan määrittää ns. pyyntihinnan pohjalta vähentämällä siitä tavanomaisia alennuksia vastaava määrä. (Tulli 2014d, 6.)

Käytetyn ajoneuvon tavanomaisten alennusten määrä on 5 % lisättynä 750 eurolla käytetyn ajoneuvon pyyntihinnasta tai 1 500 euroa riippuen siitä, kumpi

näistä johtaa suurempaan vähennykseen, kuitenkin enintään 30 % pyyntihin-
nasta. Tavanomaisia alennuksia vastaavat määrät muuttuvat markkinatilantei-
den muutosten mukaan. (Tulli 2014d, 6.)

Prosenttiluku, jolla autovero lasketaan, määräytyy auton hiilidioksidipäästöjen
(CO₂) perusteella. Auton päästölukema löytyy esimerkiksi auton (EU- tai ETA-
valtiossa annetusta) rekisteröintitodistuksesta, vaatimuksenmukaisuustodis-
tuksesta (ns. CoC-todistus) tai valmistajan edustajan antamasta todistuksesta.
(Tulli 2014f.)

Vanhemmilla autoilla, joista ei ole saatavissa CO₂-päästötietoa, sovelletaan
auton kokonaispainoon ja käyttövoimaan perustuvaa veroprosenttia. Veropro-
sentti määritetään kokonaismassan perusteella myös sellaisille uusille autoille,
joita eivät koske EY-tyyppihyväksyntämenettely ja yhteisötason säännökset
päästöjen mittaamisesta. Tällaisia ovat mm. piensarjatuotantona valmistetut
autot sekä EU:n ulkopuolella valmistetut yksittäiset autot. (Tulli 2014f.)

Autoverolain liitteenä ovat taulukot, joista veroprosentit katsotaan. Verotau-
lukko 1, josta katsotaan CO₂-päästöihin pohjautuvat veroprosentit, on tämän
työn liitteenä 5. Veroprosentti on nykyisellä lainsäädännöllä vähintään 5 % ja
korkeintaan 50 %. Hallituksen esityksen mukaan veroprosenttia kuitenkin las-
kettaisiin vuosien 2016–2019 aikana niiden autojen osalta, joiden ominaishiili-
dioksidipäästö on enintään 140 g/km (Valtioneuvosto 2015b).

Tulli ei tee laskelmia autoveron määrästä etukäteen. Autoveron määrän voi
kuitenkin itse arvioida etukäteen. Auton verotusarvoa etsitään ensisijaisesti
Mahti-tietokannasta, josta löytyy käytettyjen ajoneuvojen hintatietoja (katso
kuva 10). Verotusarvoa voi arvioida myös tehtyjen autoveropäätösten perus-
teella. (Tulli 2014f.)

Hintatietojen haussa voit käyttää ajoneuvotunnistetta tai valita alempana olevista kentistä haluamasi vaihtoehdot. (*)-merkityt tiedot ovat pakollisia jos ajoneuvotunnistetta ei ole syötetty. Käytetyillä ajoneuvoilla käyttöönottopäivä ja ajokilometrit ovat aina pakollisia tietoja.

- ☒ Käytetty
☐ Uusi

Ajoneuvotunniste

Veropäivä 18.10.2015
 (*) Ajoneuvoluokka
 (*) Merkki
 (*) Mallivuosi
 (*) Malli
 Mallin tarkennin
 Varustetaso
 (*) Käyttöönottopäivä
 (*) Ajokilometrit 000 km

Hae

Tyhjennä

Kuva 10. Näyttöleike Tullin Mahti-tietokannasta, josta voi etsiä auton verotusarvoa syöttämällä vaadittavat tiedot järjestelmään. (Tulli 2015i.)

Jos ajoneuvo on harvinainen tai sitä ei usein tuoda Suomeen, veron määrän arviointi on vaativampaa. Tulli käyttää tällöin arvonmäärittämiseen muita lain nojalla sovellettavia arviointimenetelmiä. (Tulli 2014f.)

4.2.3 Auton rekisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä ja rekisteröinti

Henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen on aina täytettävä tietyt tekniset vaatimukset. EU:ssa on otettu käyttöön jäsenmaiden yhteinen tyyppihyväksyntämenettely. (Euroopan komissio 2011.) Tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan menettelyä, jossa hyväksyntäviranomainen varmentaa ajoneuvo- tai komponenttityypin täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset. Suomessa tyyppihyväksyntäviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. (Trafi g.)

Ajoneuvon tyyppihyväksyntää ei ole Kukkosen ja Liuhan (2008, 22–23) mukaan riippumattoman maahantuojan kannattavaa tai edes käytännössä mahdollista hankkia tuomilleen ajoneuvoille. Ajoneuvon tai sen osan tyyppihyväksyntää voi hakea ainoastaan valmistaja tai tämän valtuutettu edustaja. Yksittäin tuotujen autojen kohdalla onkin Suomessa luovuttu EY-tyyppihyväksynnän edellyttämisestä.

Autonvalmistajat eivät tuo läheskään kaikkia mallejaan Euroopan markkinoille. Muille markkinoille tarkoitetuille ajoneuvoille ei yleensä valmistajan toimesta

ole hankittu eurooppalaisia hyväksyntöjä, vaikka ne käytännössä kaikki tarvittavat vaatimukset täyttäisivätkin. (Kukkonen & Liuha 2008, 23.)

Autolle, joka on EY-tyyppihyväksymätön ja joka on ollut käytössä enintään puoli vuotta, tehdään yksittäishyväksyntä. Muutoin suoritetaan rekisteröintikatsastus. (Traf i g.)

Traf i vastaa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä Suomessa. Traf i järjestää yksittäishyväksyntöjen myöntämisen hankkimalla toimintaan tarvittavat palvelut niiden tuottajilta. Traf i on tehnyt sopimuksen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä A-Katsastus Oy:n, E. Valjakka Oy:n, K1 Katsastajat Oy:n, Oy Testmill Ltd:n ja Yksityiset K-asetat Oy:n kanssa. (Traf i h.)

Yksittäishyväksynnästä peritään Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä 1 säädetty maksu. Maksu on ajoneuvoluokasta riippuen 180–300 euroa. (Traf i h.)

Rekisteröintikatsastuksia tekevät katsastustoimipaikat. Rekisteröintikatsastuksessa katsastaja tarkastaa ajoneuvon säännöstenmukaisuuden tarkastamalla ajoneuvossa olevat rakenteet ja varusteet, toteamalla pakollisten varusteiden olemassaolon sekä tarkastamalla ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden ajoneuvosta ja siitä esitettävistä dokumenteista. ETA-alueen ulkopuolelta tuodusta ajoneuvosta on katsastuksessa esitettävä rekisteröintitodistus tai edellisen rekisteröintivaltion rekisteröintiviranomaisen todistus edellisestä rekisteröinnistä, auton vaatimustenmukaisuutta koskeva selvitys sekä todistus kaasulaitteista ja sähkölaitteista, jos kyseessä on matkailuauto. (Traf i a; i.) Rekisteröintikatsastuksen hinta vaihtelee hieman toimipaikoittain, ja se on noin 140–200 euroa.

Autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista säädetään Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa 19.12.2002/1248. Asetuksen liitteenä 1 on taulukko, jota sovelletaan vuonna 1993 tai sen jälkeen käyttöön otetun tai otettavan M-, N- ja O-luokan ajoneuvon tyyppihyväksynnässä ja yksittäishyväksynnässä sekä rekisteröinti- ja muutokatsastuksessa. Liite 2 koskee EY-pien-sarjahyväksyttävien M1-luokan ajoneuvojen koskevia poikkeuksia liitteen 1 vaatimuksista. Liitteet 3–7 koskevat erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja. Asetuksen liitteenä 8 on lisäksi ”ajoneuvoja koskevat kansalliset poikkeukset liitteiden 1–7 vaatimuksista”. Tätä taulukkoa voidaan soveltaa kansallisessa

tyyppihyväksynnässä, muussa yksittäishyväksynnässä kuin direktiivin 2007/46/EY liitteen IV lisäyksen 2 tarkoittamassa M1- ja N1-luokan ajoneuvon 26.2.2012 jälkeen tehdyssä yksittäishyväksynnässä, sekä muutos- ja rekisteröintikatsastuksessa. Ennen 1.1.2010 käyttöön otettujen ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutuskatsastuksessa voidaan vaihtoehtoisesti soveltaa 31.12.2009 voimassa olleita vaatimustenmukaisuuden osoittamisen menettelyjä. Taulukossa luetellaan kohteittain (esimerkiksi melutaso) vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa. Osoittamistavat vaihtelevat kohteittain, esimerkiksi melutason vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa ”hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavalla selvityksellä” tai ”ylempitasoisella osoittamistavalla”. Suurina sarjoina yhdysvaltalaisia, japanilaisia, korealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten valmistetut ajoneuvot muodostavat poikkeuksen. Näille ajoneuvoille osoituksena vaatimusten täyttymisestä yksittäishyväksynnässä ja rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään tiettyjen kohteiden (esimerkiksi valaisimien) osalta valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen selvitys siitä, että ajoneuvo täyttää kyseisen maan mallivuotta koskevat vaatimukset, tai tätä ilmaiseva hyväksymismerkintä. Liite 8 on tämän työn liitteenä numero 6. Tafi on lisäksi julkaissut ohjeen liittyen liitteen 8 soveltamiseen (TRAFI/10704/03.04.03.03/2012).

Mikäli auto ei täytä vaatimuksia, tulee suorittaa vaadittavat muutostyöt. Tällöin ajoneuvon vaihdetaan määräysten mukaisia osia tai jo olemassa olevia osia muutetaan määräysten mukaisiksi. Muutostöistä voi tulla joissain tapauksissa hyvinkin monimutkaisia. EU on vuosien varrella kiristänyt määräyksiä, joten mitä uudempaa vuosimallia auto on, sitä useammin muutostöitä joudutaan tekemään. Suomessa on muutostöihin erikoistuneita yrityksiä. (Lehtonen 2010, 23.)

Kuningaskuluttaja-ohjelmasta (2014) käy ilmi, että muutostöissä voi joissakin tapauksissa säästää käyttämällä IT-asiantuntijoita, jotka pystyvät tekemään tarvittavia muutostöitä autoihin myös internetin kautta auton tietotekniikkaa muuttamalla. Ylen (2014) katsastajille tekemän haastattelun mukaan on hyvin harvinaista, että käytettynä tuotu auto jäisi kokonaan hyväksymättä eli että sitä ei saataisi laisinkaan Suomen rekisteriin.

Yksittäishyväksynnän tai rekisteröintikatsastuksen jälkeen suoritetaan auton rekisteröinti. Kun yksityishenkilö tuo ajoneuvon ulkomailta Suomeen liikenteessä käytettäväksi, tulee ajoneuvon ensirekisteröinnin yhteydessä esittää voimassaoleva rekisteröintikatsastustodistus tai yksittäishyväksyntätodistus, Tullin lupa rekisteröintiin autoverolliselle ajoneuvolle ja liikennevakuutus. Lisäksi tarvitaan osamaksusopimus, jos kyseessä on osamaksukauppa ja kirjallinen autoveropäätös, jos ajoneuvolle ilmoitetaan useampi omistaja. (Trafij.)

5 AUTON MAAHANTUONNIN PROSESSI ETELÄ-KOREASTA

Työn ensisijaisena tavoitteena oli selvittää auton maahantuonnin prosessi Etelä-Koreasta Suomeen. Prosessia lähdettiin selvittämään tutkimuskysymysten 1–5 avulla. Tässä kappaleessa käydään läpi tutkimuskysymyksiin löydettyjä vastauksia. Selkeyden vuoksi kysymykset ja vastaukset käydään läpi yksitellen. Lisäksi käsitellään muita, työtä tehdessä esiin tulleita ja prosessiin vaikuttavia tai siinä huomioitavia asioita.

Tutkimuskysymys 1: kuljetuksen järjestäminen

Ajoneuvon laivausta varten tulee päättää, halutaanko käyttää RoRo- vai konttikuljetusta. RoRo on yleensä halvempi vaihtoehto, mutta kontti usein turvallisempi. Kun ajoneuvoa kuljetetaan Koreasta merirahtina Suomeen, joudutaan sitä käsittelemään myös Euroopan jälleenlaivaussatamassa. Mitä enemmän rahtia käsitellään, sitä suurempi todennäköisyys on sen vaurioitumiselle. Näin ollen myös konttikuljetus on vartenotettava vaihtoehto.

Sovittu toimitusehto määrittelee, kuka vastaa mistäkin toimenpiteistä, esimerkiksi kuljetuksen järjestämisestä, ja mitä muita vastuita ja velvoitteita kummallakin osapuolella on. Mikäli kuljetuksen järjestäminen on toimitusehdon mukaan ostajan vastuulla, tulee ostajan olla yhteydessä huolintayritykseen, joka pystyy järjestämään auton kuljetuksen Etelä-Koreasta Suomeen. Jotkut kansainväliseen autokauppaan keskittyneet korealaiset yritykset tarjoavat myös laivauspalveluita, eli he voivat järjestää kuljetuksen asiakkaan puolesta.

Kuljetuksessa tulee kiinnittää huomiota myös vakuutusasioihin. Auto kannattaa vakuuttaa kuljetuksen ajaksi. Vakuutuksen voi hankkia vakuutusyhtiöltä.

Toinen vaihtoehto on kysyä huolintayritykseltä, onko heidän kauttaan mahdollista saada vakuutus. Mikäli vakuutuksen hankkiminen on toimitusehdon mukaan myyjän vastuulla, kannattaa selvittää vakuutussuojan kattavuus ja tarvittaessa hankkia lisäsuojaa omilla vakuutusjärjestelyillä. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota siihen, milloin vastuu siirtyy myyjältä ostajalle.

Tutkimuskysymys 2: tullimuodollisuuksien hoitaminen Suomessa

Auto tullataan Suomessa vapaaseen liikkeeseen. Tullauksen voi hoitaa asiomalla henkilökohtaisesti tavaraa lähinnä sijaitsevassa tullitoimipaikassa tai käyttämällä huolintayritystä asiamiehenä.

Tutkimuskysymys 3: vaatimukset tullietuuden saamiseksi

Jotta oikeuden tullietuuskohdeltuun voi saada, tulee tuonnin yhteydessä esittää asianmukainen alkuperäselvitys. Etelä-Koreasta tuotaessa tällainen selvitys on kaupalliseen asiakirjaan laadittu alkuperäilmoitus. Edellytyksenä ilmoituksen laatimiselle on, että tavara on eteläkorealaista alkuperää. Alkuperän määrittäviä ehtoja kutsutaan preferenssialkuperäsäännöiksi. Autojen kohdalla alkuperän määrittämiseen käytetään prosenttisääntöä, jonka mukaan auton valmistuksessa käytettyjen ei-alkuperäainesten arvo ei saa ylittää 45 % tuotteen vapaasti tehtaalla -hinnasta. Ilmoituksen laatii viejä, joka myös huolehtii, että edellytykset ilmoituksen laatimiselle ovat olemassa.

Itse preferenssialkuperäsäännön täyttyminen tuskin nousee ongelmaksi. Tässä työssä ei kuitenkaan ole tarkoitus pohtia tarkemmin ehtojen täyttymistä, koska sen työn hoitaa tavaraviejä, ei tuoja. Suomessa Tulli ei myöskään pyydä tuojan vakuutusta siitä, että tuotteet täyttävät sopimuksessa tarkoitetut edellytykset, vaikka tämä Korea-sopimuksen alkuperäsääntöpyytäkirjan mukaan olisikin mahdollista.

Alkuperäselvityksen saaminen saattaa aiheuttaa ongelmia juuri siksi, että ai-noa hyväksytty alkuperäselvitys on viejän itsensä laatima alkuperäilmoitus, jota varten taas vaaditaan valtuutetun viejän lupa. Viranomaisen vahvistamaa alkuperätodistusta ei siis ole mahdollista käyttää. Tässä sopimus poikkeaa muista EU:n tullietuussopimuksista.

Poikkeuksena ovat alle 6 000 euron arvoiset lähetykset. Tällöin kuka tahansa viejä voi laatia viejän ilmoituksen kauppalaskulle tai muulle asianmukaiselle

kaupalliselle dokumentille. Toki tavaroiden täytyy tällöinkin täyttää alkuperä-
 aseman saavuttamisen edellytykset. Auton maahantuonnissa tätä poikkeusta
 tuskin pystyy hyödyntämään, koska lähetyksen arvo on todennäköisesti yli
 6 000 euroa. Pienempiarvoisia autoja harvoin kannattaa tuoda Suomeen ulko-
 mailta, koska kuljetuskustannuksissa ja muissa kuluissa hävitään silloin mah-
 dollisesti saavutettu voitto.

Ongelmaksi alkuperäselvityksen saaminen muodostunee varsinkin silloin, kun
 ostajana on yksityishenkilö, joka on hankkimassa itselleen autoa. Yhden tai
 kahdenkaan ajoneuvon tähden yritys ei välttämättä ole kiinnostunut käymään
 läpi valtuutetun viejän luvan saamisen vaatimaa prosessia. Tämä kävi ilmi ko-
 realaisen autokauppaan keskittyneen yrityksen kanssa käydystä sähköposti-
 keskustelusta. Heidän mukaansa kyseessä on monimutkainen prosessi.

Alkuperäselvityksen lisäksi edellytetään joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta,
 että tavara kuljetetaan suoraan Etelä-Koreasta EU:hun. Tämä ei aiheuta on-
 gelmia kuljetettaessa autoa merirahtina Suomeen. Vaikka alus kulkisikin mui-
 den maiden kautta, ei autoa lasketa tällöin vapaaseen liikkeeseen eikä sille
 suoriteta sellaisia toimenpiteitä, jotka olisi alkuperäsääntöjen mukaan kielletty.

Tutkimuskysymys 4: muut viranomaismääräyksiin perustuvat muodolli- suudet

Muita hoidettavia asioita ovat käyttöönottoilmoitus, siirtolupa, autoverotus, re-
 kisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä ja rekisteröinti. Näitä käsiteltiin tar-
 kemmin teoriaosuudessa. Muodollisuudet ja vaatimukset ovat melko pitkälti
 samat riippumatta siitä, tuodaanko auto Etelä-Koreasta vai jostakin muusta
 kolmannesta maasta. Rekisteröintikatsastusta helpottaa kuitenkin aiemmin
 mainittu autoasetuksen liite 8, joka koskee suurina sarjoina korealaisia markki-
 noita varten valmistettuja ajoneuvoja. Liitteen mukaan osoitukseksi vaatimus-
 ten täyttymisestä hyväksytään valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen sel-
 vitys siitä, että ajoneuvo täyttää kyseisen maan mallivuotta koskevat vaati-
 mukset, tai tätä ilmaiseva hyväksymismerkintä.

Tutkimuskysymys 5: auton noutaminen satamasta

Tätä käsiteltiin niin ikään teoriaosuudessa, eikä tähän liity Etelä-Koreasta tuotavan auton kohdalla mitään erityispiirteitä. Käytössä olevat käytännöt vaihtelevat määräsataman, kuljetusyrityksen ja sen mukaan, onko kyseessä RoRO- vai konttirahdi. Noutoon liittyvät asiat pitäisi siis selvittää tapauskohtaisesti.

Kaikki edellä kuvatut asiat ja vaiheet liittyvät auton maahantuonnin prosessiin. Prosessin pääkohdat esitetään prosessikaaviona kuvassa 11.



Kuva 11. Prosessikaavio auton maahantuontiprosessin pääkohdista.

Prosessikaavio toimii tiivistelmänä ja muistilistana auton maahantuojalle. Tarkemmat tiedot selviävät sanallisesta prosessikuvauksesta.

6 MAAHANTUONNIN KUSTANNUKSET

Tutkimuskysymys 6 liittyi auton maahantuonnin kustannuseriin. Teoriasta ja maahantuonnin prosessista käy ilmi, että kustannukset syntyvät ostohinnan lisäksi rahdista ja kuljetusvakuutuksesta, mahdollisista tulleista, maahantuonnin verosta, siirtoluvasta, autoverosta, rekisteröintikatsastuksesta ja rekisteröinnistä.

Alla olevassa case-tutkimuksessa vertaillaan Etelä-Koreasta hankittavan auton oston ja maahantuonnin kustannuksia vastaavan auton hankkimiseen Suomesta. Case-tutkimukseen valitsin Suomessa harvinaisemman Hyundai Genesis Coupén, koska ulkomailta hankitaan usein Suomessa harvinaisempia automalleja. ”Casen” tuloksia ja niistä tehtyjä johtopäätöksiä käydään läpi kappaleen toisessa alaluvussa. Luku sisältää myös muita case-tutkimukseen liittyviä kommentteja.

6.1 Case-tutkimus

Suomessa Hyundain Genesis Coupe -autoja oli myynnissä case-tutkimusta tehdessäni ainoastaan neljä kappaletta. Valitsin näistä neljästä auton, jolle löysin mahdollisimman samanlaisen auton Etelä-Koreasta. Suomessa oli tarjolla ainoastaan 3.8-litraisella moottorilla varustettuja malleja, joten vertailukohtaa etsiessäni jätin Hyundai Genesis Coupén 2.0-litraiset versiot kokonaan listauksen ulkopuolelle. Listauksia katsoin Autowini- ja SK Encar Global -sivustoilla. Enemmän vaihtoehtoja löytyi SK Encar Globalin valikoimasta. Seuraavaksi vertasin vuosimallia ja kilometrimääriä. Parhaiten näillä kriteereillä keskenään vertailukelpoiset autot olivat molemmat vuosimallia 2011. Ajokilometrejä Suomessa myynnissä olevalla autolla oli hiukan enemmän: ilmoitettu (pyöristetty) mittarilukema oli 46 000 km, kun korealaiselta sivustolta löydetyn auton ilmoitettu mittarilukema oli 42 595 km. Alla on ilmoitukset molemmista autoista (kuvat 12 ja 13). Suomessa myynnissä oleva auto on nimetty vaihtoehto A:ksi ja Etelä-Koreassa myynnissä oleva auto vaihtoehto B:ksi.



Hyundai Genesis Coupe (3.8)
 3,8 V6 6AT *upea, musta yli 300hv, Genesis* **28 690 €**

2011 | 46 000 km | Bensiini | Automaatti

Kurikka › Automyynti Saarakkala Oy **LIIKE**

Kuva 12. Vaihtoehto A. Suomalaisella nettiauto.com-sivustolla myynnissä oleva Hyundai Genesis Coupe. (Nettiauto 2015.)

photo	Maker	Model	Price	Year	TransMission	Fuel	Milage
	Hyundai	GENESIS Coupe	\$13,717	2011/03	A/T	Gasoline	42,595KM

Kuva 13. Vaihtoehto B. Eteläkorealaisella encarglobal.com-sivustolla myynnissä oleva Hyundai Genesis Coupe. (SK Encar Global 2015.)

Vaihtoehto A:n pyyntihinta on siis 28 690 EUR ja vaihtoehto B:n pyyntihinta 13 717 USD. Valuuttakertoimesta riippuen vaihtoehto B:n hinta on euroissa noin 12 067. Eroa näillä hinnoilla on 16 623 euroa vaihtoehto B:n eduksi. Vaihtoehto B:n lopullisiin kustannuksiin pitää kuitenkin laskea maahantuonnin kulut.

Taulukossa 3 on laskettu kustannuksia Koreasta ostettavalle, kyseiselle Hyundai Genesis Coupelle. Suomesta ostettavalle autolle ei ole huomioitu muita kustannuksia kuin kauppahinta, eli ei esimerkiksi auton noudosta syntyviä kustannuksia. Samalla periaatteella myöskään korealaisen auton satamasta noudon kustannuksia ei ole huomioitu. Näillä kustannuksilla tarkoitan matkustuskustannuksia, jotka syntyvät auton ostopaikalle tai satamaan matkustaessa ja autoa sieltä pois ajettaessa. Rekisteröintikustannuksia ei myöskään ole huomioitu, koska sekä Suomesta että Etelä-Koreasta ostettaessa auto pitää rekisteröidä omiin nimiin.

Kauppahinnan osalta on luonnollisesti vaikea sanoa, mikä lopullinen kauppahinta kauppaneuvottelujen jälkeen olisi. Näin ollen olen käyttänyt sivustoilla ilmoitettuja kauppahintoja. Kuten jo aikaisemmin mainitsin, toinen hintaan vaikuttava asia on valuutanmuuntokurssi sillä Etelä-Koreassa myynnissä olevan

auton hinta on ilmoitettu USA:n dollareissa. Vertailussa arvo on muutettu euroiksi käyttämällä RatesFX:n (2015) valuuttamuunninta.

Tullilla on omat, maahantuonnin ja maastaviennin yhteydessä ulkomaan valuutassa ilmaistujen rahamäärien euroiksi muuntamisessa käytettävät muuntokurssit. Esimerkiksi SK Encar Global tarjoaa mahdollisuuden maksaa myös euroissa. Mikäli auton kauppahinnan haluaa proformalle euroissa, tulee siitä ilmoittaa SK Encarille erikseen.

Autoveron määrää ei voi etukäteen varmaksi sanoa, vaan se on arvio. Tulli päättää, mitä arvoa autoveron perusteena milloinkin käytetään, mutta ei tee arviolaskelmia käytettyjen autojen autoverosta. ”Casessa” käyttämälläni autolle ei myöskään löytynyt verotusarvoa Mahti-järjestelmästä eikä suuntaa-antavaa veron määrää sovellettujen verotusarvojen taulukoista. Laskelmissani olen käyttänyt autoveron perusteena vaihtoehto A:n pyyntihintaa vähennettynä tavanomaisilla alennuksilla, joita käsiteltiin aikaisemmin teoriaosuudessa. Hiilidioksidipäästöiksi suomalaisella sivustolla oli ilmoitettu 235 g/km, joka verotaulukon mukaan vastaa 40,5 prosentin veroprosenttia.

Kuljetuskustannuksia pyysin kyseiselle autolle SK Encar Globalilta, mutta en niitä jostain syystä saanut. Kilpailevalta yritykseltä sain vastaavalle autolle sekä RoRo- että konttikuljetushinnan. Lisäksi pyysin tarjousta RoRo-kuljetukseen keskittyneeltä kuljetusyritykseltä. RoRo-kuljetuksen hinta Incheonista/Pyeongtaekista Kotkaan oli kummaltakin lähes sama, noin 1 300 euroa. Konttikuljetusta varten sain tarjouspyynnön vastaisesti tarjouksen kolmelle Hyundai Genesis Coupelle 40’HQ-kontissa Busanista Helsinkiin, jolloin hinnaksi olisi tullut noin 1 850 euroa. Yhden auton kuljettamiseen riittäisi kuitenkin 20’-kontti, jolloin kustannusten pitäisi olla pienemmät.

Taulukossa olen käyttänyt RoRo-rahdin hintaa, joka saatujen tarjousten perusteella oli halvempi. Hintaa olen pyöristänyt ylöspäin, koska tarjous ei sisällä eturahtia eikä lastaus- ja purkusatamien perimiä paikallisia maksuja. Auton myynti-ilmoituksesta ei käynyt ilmi, missä auto sijaitsee, mutta SK Encar Globalin autologiikkakeskuksen sijainnin perusteella valitsin lähtösatamaksi Incheonin. Kyseessä on kuitenkin pieni maa, jossa välimatkat eivät kasva isoiksi. Eturahdin ja satamien perimien, asiakkaalle kuuluvien maksujen osalta korotin kuljetuskustannuksia melko reilusti 2 000 euroon, koska halusin kustannusten olevan enemmän liian suuret kuin liian pienet.

Vakuutusta varten pyysin alustavan tarjouksen vakuutusyhtiöltä. Hinnaksi tuli noin 100 euroa. Muihin kustannuksiin on laskettu rekisteröintikatsastus ja siirto lupa, joiden yhteiskustannukseksi on arvioitu 250 euroa.

Tulliprosentti kyseiselle automallille on nolla. Tämä siis sillä edellytyksellä, että autolle pystytään esittämään etuuskohteluun oikeuttava alkuperäselvitys.

Huomattuani, että tullietuuteen vaadittavan alkuperäselvityksen saaminen saattaisi osoittautua ongelmalliseksi, päätin lisätä taulukkoon vaihtoehto C:n. Vaihtoehto C on sama kuin vaihtoehto B, mutta sisältää lisäksi tullin, koska ilman alkuperäilmoitusta tulli on maksettava. Tulliprosentti autoille ilman tullietuutta on 10 %. Tulli on todellisuudessa taulukossa ilmoitettua summaa vähän alhaisempi, koska tullausarvoon lasketaan kauppaa arvon lisäksi CIF-kustannukset siihen paikkaan saakka, jossa tavara tuodaan yhteisön tullialueelle. Paikka on tässä tapauksessa välisatama, jossa valtamerialus puretaan. Kustannuksia ei kuitenkaan ollut tarjouksissa näin tarkkaan eritelty. Tulli vaikuttaa myös maahantuonnin arvonlisäveroon sitä nostavasti, sillä tulli huomioidaan arvossa, josta vero lasketaan. Kuten teoriaosuudessa kävi ilmi, maahantuonnin arvonlisäveron perusteessa huomioidaan lisäksi muut maahantuonnin kustannukset aina ensimmäiseen Suomessa sijaitsevaan määräpaikkaan, eli tässä tapauksessa Kotkan satamaan asti.

Taulukko 3. Kustannukset vaihtoehtoille A, B ja C.

Kustannuserä	A	B	C
Kauppahinta	28 690 €	12 067 €	12 067 €
Kuljetukset		2 000 €	2 000 €
Vakuutus		100 €	100 €
Tulli		0 €	1 417 €
Maahantuonnin ALV		3 400 €	3 740 €
Autovero		10 735 €	10 735 €
Muut kustannukset		250 €	250 €
Yhteensä	28 690 €	28 552 €	30 308 €
	Erotus	-138 €	1 618 €

Taulukon viimeisellä rivillä on laskettu vaihtoehto B:n ja A:n sekä vaihtoehto C:n ja A:n väliset erotukset. Vertailuarvona on siis käytetty vaihtoehto A:ta eli Suomesta ostettavaa Hyundai Genesis Coupea. Miinukselle menevä erotus tarkoittaa, että vertailuarvo on suurempi (ts. kalliimpi) ja plussalle jäävä erotus tarkoittaa, että vertailuarvo on pienempi (ts. edullisempi).

6.2 Johtopäätökset ja kommentit

Case-tutkimuksessa Etelä-Koreasta hankittavan Hyundai Genesis Coupén kustannukset nousivat lähes samalle tasolle vastaavan Suomesta hankittavan auton kauppahinnan kanssa. Eroa vaihtoehto B:n hyväksi jäi ainoastaan vajaa 140 euroa. Ilman tullietuutta kyseisen auton hankinta Etelä-Koreasta ei kannattaisi taloudellisesti, sillä kustannukset nousivat korkeammaksi. Eroa tuli vaihtoehto A:n hyväksi reilu 1 600 euroa.

Kauppahinnan lisäksi suurin kustannuserä vaihtoehto B:lle on autovero, joka nousee tässä tapauksessa yli 10 000 euron. Tämä johtuu lähinnä ajoneuvon melko korkeista hiilidioksidipäästöistä, joiden pohjalta määräytyy korkea veroprosentti. Suurempia säästöjä voitaisiin siis saavuttaa hankkimalla pienipäästöinen auto, jolloin autoveroprosentti laskisi. Hallituksen pieni- ja keskipäästöisille autoille suunnittelemat verohelpotukset laskisivat kustannuksia entisestään. Kyseisen Hyundai Genesis Coupén kohdalla vero ei kuitenkaan laskisi, koska hiilidioksidipäästöt ovat enemmän kuin 140 g/km.

Tässä työssä ei ole käyty tarkemmin läpi auton valintaan vaikuttavia tekijöitä, ja pyrin pitämään ”casen” melko yksinkertaisena. Muun muassa varustelutasoa ei tässä vertailussa siis tarkemmin huomioida. Korealaisessa sivustolla ei sanallista tietoa varustelusta edes ollut. Kuvien perusteella molemmat autot olivat hyvässä kunnossa ja varustelutaso pitkälti sama. Mahdollisesti vaadittavia vaatimuksenmukaisuustodistuksia ja muutostöitä ja niiden aiheuttamia kustannuksia on vaikea arvioida, joten ne on jätetty pois kustannustaulukosta.

Mikäli kuljetukseen käytettäisiin konttia, olisivat kuljetuskustannukset korkeammat. Korkeammat kuljetuskustannukset nostaisivat myös maahantuonnin arvonlisäveroa ja vaihtoehto C:n kohdalla niin ikään maksettavan tullin määrää. Vaihtoehto B:n kohdalla korkeammilla kuljetuskustannuksilla ei olisi vaikutusta tullin määrään, koska tulliprosentti olisi joka tapauksessa nolla. Kontin jakamisella toisen maahantuojan kanssa olisi mahdollista säästää kuluissa, mutta sopivan jakajan löytäminen olisi todennäköisesti vaikeaa.

Case-tutkimuksesta johtopäätöksiä tehtäessä on kuitenkin huomioitava, että se on ainoastaan suuntaa-antava, ja lopulliset, tarkat kustannukset selviäisivät ainoastaan tuomalla auto oikeasti Suomeen. Lisäksi kyseessä on ainoastaan

yksi automalli, eli yleispäteviä johtopäätöksiä auton maahantuonnin rahallista kannattavuudesta ei kannata tehdä, eikä se ollut case-tutkimuksen tarkeituskaan.

Korealaismerkkisen auton voi saada hankittua Suomea edullisemmin myös toisesta EU-maasta. Ainakin sekä Hyundailla että Kialla on omaa valmistusta EU:ssa. Maahantuonnin prosessi olisi tällöin myös yksinkertaisempi. Kaikkia malleja ei toki valmisteta Euroopassa.

7 YHTEENVETO JA LOPPUPOHDINTA

EU:n ja Etelä-Korean välinen vapaakauppasopimus on lisännyt eteläkorealaisien autojen tuontia Eurooppaan. Tullietuussopimuksen nojalla eteläkorealaista alkuperää olevat ajoneuvot on mahdollista tuoda maahan tulleitta tai alemmalla tulliprosentilla, mikä alentaa maahantuonnin kustannuksia. Etuuskohtelun saamiseksi tulee alkuperä osoittaa asianmukaisella alkuperäselvityksellä, jonka saaminen saattaa kuitenkin olla vaikeaa.

Aloitin työn tekemisen toukokuun puolessa välissä 2015. Kesä–heinäkuussa työn tekemisessä oli noin 1,5 kuukauden tauko ollessani töissä. Jatkoin työtä elokuussa kesälomailun ohessa ja edelleen syksyllä opintojen rinnalla. Lokakuun lopussa työ oli melkein valmis, ja marraskuulle jäi lähinnä työn viimeistely. Yhteensä tein siis työtä aktiivisesti noin neljän kuukauden ajan. Suunnittelemaani aikataulussa pysyin hyvin, mutta varsinkin lopulliset tutkimuskysymykset muuttuivat melko paljon alkuperäiseen tutkimussuunnitelmaan verrattuna. Tämä johtui siitä, että tutkimussuunnitelmaa tehdessäni ajattelin vielä paljon laajempaa kokonaisuutta kuin mikä lopullinen aihe rajattuna oli.

Työtä aloittaessani ajattelin alkuperäselvitysasian mahdollisesti aiheuttavan ongelmia, koska Korea-vapaakauppasopimuksessa vaaditaan viejän itsensä laatima alkuperäilmoitus. Suuremmaksi ongelmaksi en tämän kuitenkaan arvannut muodostuvan. Myös autoveron suuri osuus loppukustannuksista tuli pienenä yllätyksenä.

Maahantuonnin prosessi on pitkälti sama kuin muistakin kolmansista maista autoa tuodessa. Kuljetukseen on pääsääntöisesti kaksi vaihtoehtoa: RoRo- tai

konttikuljetus. Kun alus saapuu Suomeen, tulee auto tullata vapaaseen liik-
keeseen. Lisäksi autosta tulee tehdä käyttöönotto- ja autoveroilmoitus. Auto-
veropäätöstä odottaessa autoa on mahdollista käyttää väliaikaisesti verotta
hankkimalla siirtolupa. Luvan lisäksi auton käyttöä varten vaaditaan siirto- tai
liikennevakuutus. Autolle tulee myös suorittaa rekisteröintikatsastus, jossa to-
detaan ajoneuvon säännöstenmukaisuus. Kun auto on läpäissyt katsastuksen
ja autoveropäätös tullut ja autovero maksettu, voidaan auto rekisteröidä Suo-
meen.

Suomesta ostettavan ja Koreasta tuotavan auton kustannuksia vertailtaessa
kannattaa muistaa, että vaikka rahassa säästäisikin, on auton maahantuon-
nissa aina oma vaivansa. Prosessiin tulee siis varata aikaa ja miettiä, kannat-
taako vaivannäkö. Myös riskit tulee huomioida ja punnita tarkkaan.

Case-tutkimuksessa olisi ollut mahdollista vertailla kolmantena vaihtoehtona
toisesta EU-maasta tuotua korealaismerkkistä autoa, mutta päätin jättää sen
työn ulkopuolelle. Se olisi vaatinut myös EU:n sisäisen autotuonnin prosessin
selvittämistä, ja työstä olisi tällöin tullut liian laaja. Tässä on kuitenkin yksi
mahdollisuus jatkotutkimuksen aiheeksi. Toinen mahdollisuus olisi selvittää
auton hankintaprosessi Etelä-Koreassa.

Vapaakauppasopimukset ovat pitkiä ja raskaslukuisia asiakirjoja. Onneksi olin
perehtynyt niihin jo aikaisemmassa opinnäytetyössäni. Tästä oli suuri apu Ko-
rea-sopimusta läpikäydessäni.

Auton ulkomailta hankkimiseen liittyvät palvelut ja niiden saatavuus näyttävät
vaihtelevan suuresti sen mukaan, mistä auton aikoo hankkia. Internetistä etsi-
mällä löytää helposti suomalaisia yrityksiä, jotka ovat erikoistuneet autojen
maahantuontiin esimerkiksi Saksasta, Ruotsista, Yhdysvalloista tai Japanista.
Sama pätee saatavilla olevan tiedon määrään. Internetistä löytää helposti tie-
toa liittyen auton maahantuontiin muun muassa edellä mainituista maista.
Etelä-Koreasta autoa maahantuodessa sitä on vaikeampi löytää. Saatavilla
oleva tieto liittyy pitkälti yleisesti auton maahantuontiin.

Lisäksi ongelmia tiedonkeruussa aiheutti kieli. Korean tullilla on englanninkieli-
set sivut, mutta tarkemmat aiheeseen liittyvät tiedot vaikuttivat olevan saata-
villa ainoastaan korean kielellä, mikä on tietysti ymmärrettävää. Olisin toivonut

löytäväni tarkempaa tietoa siitä, mitä valtuutetun viejän luvan saaminen Koreassa vaatii.

Vaikeuksia aiheutti myös työn sallittu maksimipituus. Vaikka rajasinkin alkuperäistä ajatustani aiheen käsittelystä, meinasi työstä tulla reilusti sallittua pidempi, joten jouduin tiivistämään. Siitä huolimatta en saanut töitä lähteineen mahtumaan 60 sivuun, joka oli annettu työn maksimipituudeksi.

Alkuperäselvityksen saamiseen liittyen olisin halunnut saada myös toisen näkökulman. Kuten aikaisemmin totesin, en kuitenkaan saanut vastausta toiselta yritykseltä, jolle laitoin sähköpostia aiheeseen liittyen. Työssä esiin tuotu alkuperäselvityksen saamisen vaikeus perustuu siis yhden yrityksen näkökulmaan siitä, että valtuutetun viejän luvan hakeminen olisi liian työläs prosessi. Toisaalta pidän tätä melko luotettavana ja todenmukaisena väittämänä, koska yritys kertoi selvittäneensä asiaa huolintayrityksensä kanssa.

Prosessissa esitetyt asiat perustuvat pitkälti vapaakauppasopimuksen tekstiin ja viranomaismääräyksiin, jotka on selvitetty viranomaisten omilta verkkosivuilta. Näin ollen pidän prosessissa esitettyjä asioita luotettavina.

Ensimmäistä opinnäytetyötäni tehdessä työskentelin samanaikaisesti kansainväliselle toimeksiantajayritykselleni. Kyseiselle yritykselle työskennellessä Tullilta saattoi kysyä konsultointiapua yrityksen nimissä. Tätä työtä tehdessä tilanne oli erilainen. Onneksi kuitenkin myös yksityishenkilön on mahdollista saada tullineuvontaa, nähtävästi kuitenkin vaihtelevalla menestyksellä: otin tulliin sähköisen tullineuvonnan kautta kaksi kertaa yhteyttä eri asioihin liittyen, vastauksen sain kuitenkin ainoastaan toisella kerralla.

Ensimmäisellä kerralla kysymys liittyi alkuperän todistamiseen tilanteessa, jossa myyjällä ei ole valtuutetun viejän lupaa ja lähetyksen arvo on yli 6 000 euroa. Esittelin myös lyhyesti opinnäytetyöni ja kysyin alustavasti, onko Tullilta mahdollista saada jatkossa konsultointiapua opinnäytetyöhöni, mikäli lisäkysymyksiä ilmenee. Tällöin en saanut mitään vastausta. Tämä ei sinänsä haitannut, koska löysin vastauksen kysymykseeni lopulta Tullin verkkosivuilta: ainoa vaihtoehto laatia alkuperäilmoitus yli 6 000 euron arvoiselle lähetykselle on hakeutua valtuutetuksi viejäksi.

Toisella kerralla kysymys liittyi EU-Korea-vapaakauppasopimuksen alkuperäsääntöpöytäkirjan artiklaan 19, jonka mukaan tuojamaan tulliviranomaiset

voivat vaatia tuojalta tuontitulli-ilmoitukseen tuojan vakuutuksen siitä, että tuotteet täyttävät sopimuksessa tarkoitetut edellytykset. Tämä tuli minulle täysin uutena asiana, enkä löytänyt tietoa, minkälainen tämä tuojan vakuutus käytännössä on. Tällä kertaa sain tullineuvonnasta vastauksen: kuten teoriaosuudesta käykin ilmi, Suomessa ei vaadita tällaista tuojan vakuutusta.

Aihe vaatii lainsäädännön muutosten seurantaan. Autoveroa koskevilla lakimuutoksilla voi olla suurikin vaikutus siihen, kannattaako auto tuoda maahan Suomen ulkopuolelta. Esimerkiksi johdannossa mainittu EU:n rekisteröintiudistus voisi toteutuessaan mahdollistaa sen, että maahantuodun auton voisi jatkossa rekisteröidä alemman autoveroprosentin maassa.

Työn heikkoutena voidaan pitää sitä, että se ei ole kokonaisuudessaan työelämälähtöinen eikä sillä ole toimeksiantajaa. Tullietuussopimukset liittyvät toki vahvasti yritysten väliseen liiketoimintaan, mutta työ on tehty yksityishenkilön näkökulmasta. Päätin tehdä työni ilman toimeksiantajaa, koska tällöin sain valita aiheen ja työn sisällön itse niin, että se varmasti kiinnostaa minua. Toisaalta kuten olen jo aikaisemmin todennut, aihe on kuitenkin sellainen, jota pystyn myös työelämässä hyödyntämään.

Kaiken kaikkiaan pidän työtäni onnistuneena. Onnistuin mielestäni luomaan hyvän ja käyttökelpoisen prosessikuvauksen ja -kaavion auton maahantuonnista, mikä oli työni ensisijainen tavoite. Löysin vastauksia kaikkiin tutkimuskysymyksiin. Ainut hieman puutteelliseksi jäänyt osuus oli mielestäni auton nouto satamasta. Tämä johtui siitä, että käytössä olevat käytännöt vaihtelevat ja ne pitäisi selvittää tapauskohtaisesti. Myös tullietuussopimuksiin liittyen onnistuin mielestäni kokoamaan relevantin tietopaketin, joskin työn maksimipituus rajoitti paketin laajuutta. Vaikka työ on tehty yksityishenkilön näkökulmasta, pystyvät myös autojen maahantuontiin keskittyneet välitysfirmit ja muut yritykset sitä halutessaan hyödyntämään.

Case-tutkimuksen taulukon tein Excelillä, ja mikäli päädyn tulevaisuudessa auton hankkimiseen Etelä-Koreasta, toimii taulukko valmiine kaavoineen hyvänä kustannusten arvioimisen työkaluna. Tällä hetkellä auton hankkiminen Etelä-Koreasta ei kuitenkaan ole ajankohtaista, sillä se vaatisi melko suurta budjettia.

LÄHTEET

ACEA 2015. Statement on the Commission's third annual report on the implementation of the EU-Korea FTA. Julkaistu 6.4.2015. Saatavissa: <http://www.acea.be/news/article/statement-on-the-commissions-third-annual-report-on-the-implementation-of-t> [viitattu 23.8.2015].

Asetus 1166/2014. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteen 1 muuttamisesta.

Autoalan tiedotuskeskus 2015. Rekisterissä olevat henkilöautot merkeittäin 31.12.2014. Saatavissa: http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/suomen_autokanta/vuosittain/autokanta_31.12.2014/rekisterissa_olevat_henkilo-autot_merkeittäin_31.12.2014 [viitattu 21.8.2015].

Autoliitto. s.a. Auton osto ulkomailta. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/tietopankki/auton-osto-ulkomailta/> [viitattu 24.10.2015].

AutoShippers a. s.a. Car Shipping by Container. Saatavissa: http://www.autoshippers.co.uk/container_car_shipping.htm [viitattu 15.5.2015].

AutoShippers b. s.a. Ro Ro Car Shipping. Saatavissa: http://www.autoshippers.co.uk/ro-ro_car_shipping.htm [viitattu 15.5.2015].

Brown, W. & Hogendorn, J. 2000. International economics in the age of globalization. Broadview Press, Ltd.

DHL. s.a. Incoterms-toimituslausekkeet. Saatavissa: http://www.dhl.fi/content/dam/downloads/fi/logistics/DHL_incoterms_esite_FI_2.pdf [viitattu 15.9.2015].

Euroopan komissio 2011. EY-tyyppihyväksyntä helpottaa ajoneuvon rekisteröintiä toisessa jäsenmaassa. Saatavissa: http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10902_fi.htm [viitattu 7.9.2015].

Euroopan komissio 2015. Taric-tieto. Saatavissa: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/measures.jsp?Lang=fi&SimDate=20150607&Taric=8703239000&LangDescr=fi [viitattu 7.6.2015].

Euroopan Unioni 2011a. Euroopan ja Etelä-Korean vapaakauppasopimus käytännössä. Saatavissa: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148311.pdf [viitattu 22.8.2015].

Euroopan Unioni 2011b. Euroopan Unionin virallinen lehti L127. Pöytäkirja käsitteen 'alkuperä tuotteet' määrittelystä ja hallinnollisen yhteistyön menetelmistä. Julkaistu 14.5.2011. Saatavissa: http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a2fb2aa6-c85d-4223-9880-403cc5c1daa2.0003.02/DOC_4&format=PDF [viitattu 22.8.2015].

Euroopan Unioni 2011c. Euroopan Unionin virallinen lehti L127. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Korean tasavallan välinen vapaakauppasopimus. Julkaistu 14.5.2011. Saatavissa: http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a2fb2aa6-c85d-4223-9880-403cc5c1daa2.0003.02/DOC_3&format=PDF [viitattu 22.8.2015].

Euroopan Unioni 2014. Euroopan Unionin virallinen lehti L312. Lainsäädäntö. Julkaistu 31.10.2014. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2014:312:FULL&from=FI> [viitattu 7.6.2015].

European Commission 2012. Annual monitoring report. Saatavissa: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/december/tradoc_150160.pdf [viitattu 12.8.2015].

European Commission 2015a. Countries and regions. South Korea. Saatavissa: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/south-korea/> [viitattu 12.8.2015].

European Commission 2015b. Report from the Commission to the European Parliament and the Council. Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement. Julkaistu 26.3.2015. Saatavissa: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2015/march/tradoc_153271.pdf [viitattu 23.8.2015].

European Union 2011. The EU-Korea Free Trade Agreement in Practice. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Sähköinen versio saatavissa: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf [viitattu 7.6.2015].

Finnsteve. s.a. Ajoneuvon luovutus Vuosaaren satamassa 2015. Saatavissa: http://www.finnsteve.fi/asiakastuki/toimintaohjeet/ajoneuvon_luovutus_vuosaaren_satamassa_2015 [viitattu 23.8.2015].

Fintra 2002. Tuontioapas. Helsinki: Multiprint Oy.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Speed-service Oy.

ICC Suomi. s.a. Toimitusten hallinta. ICC Incoterms 2010. Saatavissa: <http://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010> [viitattu 5.9.2015].

If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2015. Asiakaspalvelun chat-linjalla 15.9.2015 käyty keskustelu.

Korea Customs Service. s.a. What is export customs? Saatavissa: http://www.customs.go.kr/kcshome/main/content/ContentView.do?contentId=CONTENT_ID_000001336&layoutMenuNo=21056 [viitattu 15.5.2015].

Koskinen-yhtiöt. s.a. Sideloader. Saatavissa: <http://www.koskinen-yhtiot.fi/palvelut/konttikuljetukset/sideloader> [viitattu 23.8.2015].

Kukkonen, T. & Liuha, T. 2008. Autoalan maahantuontiyrityksen perustaminen. Opinnäytetyöraportti. Tampereen ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutusohjelma. Saatavissa: http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/9096/Kukkonen.Timo_Liuha.Tuukka.pdf?sequence=2 [viitattu 8.9.2015].

Kuningaskuluttaja 2014. Ylen Kuningaskuluttaja-ohjelman jakso 6.11.2015. Saatavissa Areenassa: <http://yle.fi/aihe/ohjelma/kuningaskuluttaja-6112014> [viitattu 17.10.2015].

Lehtonen, M. 2010. Auton ostoprosessi EU-alueen ulkopuolelta. Turun ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24256/Lehtonen_Markus.pdf?sequence=1 [viitattu 19.8.2015].

Liikennevakuutuskeskus 2015. Siirtolupa ja siirtovakuutus. Saatavissa: <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/siirtolupa-ja-siirtovakuutus/> [viitattu 17.10.2015].

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista 19.12.2002/1248.

Logistiikan Maailma 2014. Tullietuussopimukset. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tullietuussopimukset> [viitattu 7.6.2015].

Logistiikan Maailma a. s.a. Alkuperäsäännöt. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Alkuperäsäännöt> [viitattu 21.8.2015].

Logistiikan Maailma b. s.a. Rahdinkuljettajan rajoitettu vastuu. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Rahdinkuljettajan_rajoitettu_vastuu [viitattu 7.9.2015].

Mättö, V. 2014. EU:ssa vireillä rekisteröintiuudistus – romahtavatko autoverot? Artikkel Yle Uutisten verkkosivuilla. Julkaistu 25.11.2014. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/eussa_vireilla_rekisterointiuudistus__romahtavatko_autoverot/7639983 [viitattu 18.10.2015].

Nettiauto 2015. Hyundai Genesis Coupe. Saatavissa: <http://www.nettiauto.com/hyundai/genesis-coupe/7489779> [viitattu 7.10.2015].

OICA 2015. 2015 Q2 Production statistics. Saatavissa: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> [viitattu 22.10.2015].

Peltonen, T. 2014. Suomen merikonttiliikenne – toimijat ja servicet. Metropolia Ammattikorkeakoulu. Saatavissa: http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/76605/insinööri_Tuomas.pdf?sequence=2 [viitattu 19.8.2015].

Pietarinen, H. 2014. Vaihtoautot tuodaan Saksasta – halvempiakin maita on. Taloussanomien verkkosivuilla 24.9.2014 julkaistu artikkeli. Saatavissa: <http://www.taloussanomien.fi/autot/2014/09/24/vaihtoautot-tuodaan-saksasta-halvempiakin-maita-on/201413253/304> [viitattu 21.11.2015].

RatesFX 2015. Valuuttakurssit. Saatavissa: <http://www.ratesfx.com/rates/rate-converter.fi.html> [viitattu 17.10.2015].

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. Tutkimusaiheet. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaristo. Saatavissa: http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_1.html [viitattu 19.10.2015].

SK Encar Global 2015. 2011 Hyundai Genesis Coupe 380 GT-R. Saatavissa: <https://encarglobal.com/en/vehicles/car/Hyundai:GENESIS+Coupe:380+GT-R:C15100800685/car-view.do> [viitattu 7.10.2015].

SK Encar Global. s.a. Ship & Payment. Saatavissa: <https://encarglobal.com/en/vehicles/ship-payment.do> [viitattu 23.10.2015].

Söderqvist, M. & Salo, K. 2005. Ammattikorkeakoulun opinnäytetyöraportin uusi malli. Artikkelin Kever-verkkolehden numerossa 3/2005. Saatavissa: <http://www.uasjournal.fi/index.php/kever/article/viewArticle/904/753> [viitattu 9.10.2015].

Taloussanommat. s.a. Taloussanakirja: integraatio. Saatavissa: <http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/integraatio/> [viitattu 10.8.2015].

Trafi a. s.a. Auton maahantuonti. Saatavissa: http://www.trafi.fi/autoilu/auton_hankinta/auton_maahantuonti [viitattu 3.8.2015].

Trafi b. s.a. Siirtolupa. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa> [viitattu 3.8.2015].

Trafi c. s.a. Siirtomerkit. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/siirtomerkit> [viitattu 23.10.2015].

Trafi d. s.a. Siirtomerkki. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/rekisterikilvet/siirtomerkki> [viitattu 23.10.2015].

Trafi e. s.a. Siirtoluvan hakeminen. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/siirtoluvan_hakeminen [viitattu 3.8.2015].

Trafi f. s.a. Katsastustoimipaikkojen ja Tullin myöntämät pitkät (3 kk ja 9 kk) siirtoluvat. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/pitkat_siirtoluvat [viitattu 23.10.2015].

Trafi g. s.a. Tyyppihyväksyntä. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/tyyppihyvaksynta [viitattu 7.9.2015].

Trafi h. s.a. Yksittäishyväksyntä. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/yksittaishyvaksynta [viitattu 7.9.2015].

Trafi i. s.a. Rekisteröintikatsastus. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/katsastuslajit/rekisterointikatsastus#Maahantuotavan> [viitattu 7.9.2015].

Trafi j. s.a. Ensirekisteröinti. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/rekisteri-ilmoitukset/ensirekisterointi> [viitattu 3.8.2015].

Transval 2014. Wallenius Wilhelmsen Logistics Kotka Oy ja Suomen Transval Oy ovat sopineet yhteistyön aloittamisesta. 1.2.2014 julkaistu uutinen Transvalin verkkosivuilla. Saatavissa: <http://www.transval.fi/ajankohtaista-copy/items/wallenius-wilhelmsen-logistics-kotka-oy-ja-suomen-transval-oy-ovat-sopineet-yhteistyoen-aloittamisesta> [viitattu 25.10.2015].

Trusiewicz, P. & Błus, M. 2013. Baltic Ro-ro and ferry yearbook 2013 – last year on fairly calm waters? Supplement to Baltic Transport Journal 2/2013. Gdynia: Baltic Press sp. z o.o. Sähköinen versio saatavissa: http://www.balticpress.com/_yearbook_roro_2013/btj.roro.ferry.yearbook_2013.pdf [viitattu 19.8.2015].

Tulli 2009. Nimikkeistöjen käyttötarkoitukset. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/nimikkeistot/index.jsp [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2011. EU:n ja Korean tasavallan välinen vapaakauppasopimus. Tullin tiedotuksia. Julkaistu 17.5.2011. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/THT/tht_arkisto/THT_2011/tiedotteet_2011/07801011/index.html?bc=33663 [viitattu 22.8.2015].

Tulli 2012a. Etuuskohteluasiakirjojen hakeminen ja laatiminen. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/Etuuskohteluasiakirjojen_hakeminen_ja_laatiminen.pdf [viitattu 12.8.2015].

Tulli 2012b. Mitä on passitus? Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/ [viitattu 5.9.2015].

Tulli 2014a. Tullietuudet tavarankälyn alkuperän perusteella. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/tullietuudet_alkupera/index.jsp [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2014b. Euro-Välimeri-kumppanuuteen perustuva sopimusverkosto. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/eurovalimeri/index.jsp> [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2014c. Vienti EU:n tullietuussopimusmaihin. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/index.jsp> [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2014d. Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa. Autoverotuksen asiakasohje 20. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/autotiedostot/020.pdf [viitattu 17.10.2015].

Tulli 2014e. Autoveroilmoitus. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/autoveroilmoitus/index.jsp> [viitattu 3.8.2015].

Tulli 2014f. Autoveron määrä. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/autoveron_maara/index.jsp [viitattu 3.8.2015].

Tulli 2015a. Alenna kustannuksia tavarankälyn alkuperällä tuonnissa ja viennissä. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/etuuskohtelut/alenna_kustannuksia/index.jsp [viitattu 19.10.2015].

Tulli 2015b. CN-nimikkeistö. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulko-maankauppatilastot/luokitukset/cn/ [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2015c. Näin teet tulliselvityksen. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/netista_ostaminen/tulliselvityksen_tekeminen/index.jsp [viitattu 7.6.2015].

Tulli 2015d. Usein kysyttyä. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tulli_ilmoitus/nettituonti/ukk.jsp [viitattu 20.11.2015].

Tulli 2015e. Autoverotus. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/> [viitattu 3.8.2015].

Tulli 2015f. Tuontitavarankälyn tulliselvitys. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/tulliselvitys/index.jsp> [viitattu 3.8.2015].

Tulli 2015g. Tullin Nettituonti-palvelu yrityksille. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/asiakasneuvonta/yritysneuvonta/06052015_nettituonti.pdf [viitattu 20.11.2015].

Tulli 2015h. Käyttöönottoilmoitus. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/kayttoonottoilmoitus/index.jsp> [viitattu 3.8.2015].

Tulli 2015i. Hintatietojen haku. Saatavissa: <http://asiointi.tulli.fi/mahtiinternet/> [viitattu 18.10.2015].

Tullineuvonta 2015. Tullin tullineuvonnasta 8.10.2015 saatu sähköpostivastaus.

Ulkoasiainministeriö 2015. EU:n käynnissä olevat kauppasopimusneuvottelut. Saatavissa: <http://www.formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=49683&contentlan=1&culture=fi-FI> [viitattu 5.10.2015].

Uniworld International Inc. s.a. Auto shipping. Saatavissa: <https://shipall.com/auto-shipping> [viitattu 23.10.2015].

Valtioneuvosto 2015a. Hallitus esittää muutoksia verolakeihin. Valtiovarainministeriön tiedote. Julkaistu 28.9.2015. Saatavissa: http://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/hallitus-esittaa-muutoksia-verolakeihin?_101_IN-STANCE_3wyslLo1Z0ni_groupId=10623 [viitattu 19.10.2015].

Valtioneuvosto 2015b. Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti autoveron alennuksista. Valtioneuvoston viestintäosaston tiedote 334/2015. Julkaistu 23.6.2015. Saatavissa: http://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/talouspoliittinen-ministerivaliokunta-paatti-autoveron-alennuksista?_101_IN-STANCE_3wyslLo1Z0ni_groupId=10616 [viitattu 18.10.2015].

Wallenius Wilhelmsen Logistics a. s.a. About us. Saatavissa: <http://www.2wglobal.com/about-us/> [viitattu 25.10.2015].

Wallenius Wilhelmsen Logistics b. s.a. Ship your private vehicle. Saatavissa: <http://www.2wglobal.com/shipping-tools/how-to-ship-your-private-vehicle/> [viitattu 7.9.2015].

Wallenius Wilhelmsen Logistics c. s.a. Asia to Europe. Saatavissa: <http://www.2wglobal.com/globalassets/route-maps/asia-to-europe-route-map.gif> [viitattu 7.9.2015].

World Port Source. s.a. Satellite map of ports. Saatavissa: <http://www.worldportsource.com/ports/KOR.php> [viitattu 15.5.2015].

Yle 2014. Katsastajat: Vaikeat ongelmat tuontiauton rekisteröinnissä harvinaisia. Julkaistu 6.11.2014. Artikkelin Ylen verkkosivuilla liittyen samana päivänä julkaistuun Kuningaskuluttaja-jaksoon. Saatavissa: <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2014/11/06/katsastajat-vaikeat-ongelmat-tuontiauton-rekisteroinnissa-harvinaisia> [viitattu 17.10.2015].

VUODEN 2015 CN-NIMIKKEISTÖN JAKSOT

<p> Jakso I, Ryhmät 1-5 Elävät eläimet ja eläintuotteet </p>
<p> Jakso II, Ryhmät 6-14 Kasvituotteet </p>
<p> Jakso III, Ryhmä 15 Eläin- ja kasvirasvat ja -öljyt sekä niiden pilkkoutumistuotteet; Valmistetut ravintorasvat; Eläin- ja kasvivahat </p>
<p> Jakso IV, Ryhmät 16-24 Elintarviketeollisuuden tuotteet; Juomat, etyylialkoholi (etanoli) ja etikka; Tupakka ja valmistetut tupakankorvikkeet </p>
<p> Jakso V, Ryhmät 25-27 Kivennäist tuotteet </p>
<p> Jakso VI, Ryhmät 28-38 Kemianteollisuuden ja siihen liittyvän teollisuuden tuotteet </p>
<p> Jakso VII, Ryhmät 39-40 Muovit ja muovitarvikkeet; Kumi ja kumitarvikkeet </p>
<p> Jakso VIII, Ryhmät 41-43 Raakavuodot ja -nahat, muokattu nahka, turkisinahat ja niistä valmistetut tavarat; Satula- ja valjasteokset; Matkatarvikkeet, käsilaukut ja niiden kaltaiset säilytysesineet; Suolesta valmistetut tavarat </p>
<p> Jakso IX, Ryhmät 44-46 Puu ja puusta valmistetut tavarat; Puuhiili; Korkki ja korkkitavarat; Oljesta, espartosta tai muista punonta- tai palmikointiaineista valmistetut tavarat; Kori- ja punontateokset </p>
<p> Jakso X, Ryhmät 47-49 Puusta tai muusta kuituisesta selluloosa-aineesta valmistettu massa; Kierrätettävä paperi, kartonki ja pahvi (-jäte); Paperi, kartonki ja pahvi sekä niistä valmistetut tavarat </p>
<p> Jakso XI, Ryhmät 50-63 Tekstiiliaineet ja tekstiilitavarat </p>
<p> Jakso XII, Ryhmät 64-67 Jalkineet, päähineet, sateenvarjat ja päivänvarjat, kävelykepit, istuinkepit, ruoskat, ratsupiiskat ja niiden osat; Valmistetut höyhenet ja niistä valmistetut tavarat; Tekokukat; Hiuksista valmistetut tavarat </p>
<p> Jakso XIII, Ryhmät 68-70 Kivestä, kipsistä, sementistä, asbestista, kiilteestä tai niiden kaltaisesta aineesta valmistetut tavarat; Keraamiset tuotteet; Lasi ja lasitavarat </p>
<p> Jakso XIV, Ryhmä 71 Luonnonhelmet ja viljellyt helmet, jalo- ja puolijalokivet, jalometallit, jalometallilla plateroidut metallit ja näistä valmistetut tavarat; Epäaidot korut; Metallirahat </p>
<p> Jakso XV, Ryhmät 72-83 Epäjalot metallit ja epäjalosta metallista valmistetut tavarat </p>
<p> Jakso XVI, Ryhmät 84-85 Koneet ja mekaaniset laitteet; Sähkölaitteet; Niiden osat; Äänen tallennus- tai toistolaitteet, televisiokuvan tai -äänien tallennus- tai toistolaitteet sekä tällaisten tavaroiden osat ja tarvikkeet </p>
<p> Jakso XVII, Ryhmät 86-89 Kulkuneuvot, ilma-alukset ja alukset sekä niihin rinnastettavat kuljetusvarusteet </p>
<p> Jakso XVIII, Ryhmät 90-92 Optiset, valokuvaus-, elokuva-, mittaus-, tarkistus-, tarkkuus-, lääketieteelliset tai kirurgiset kojeet ja laitteet; Kellot; Soittimet; Niiden osat ja tarvikkeet </p>
<p> Jakso XIX, Ryhmä 93 Aseet ja ampumatarvikkeet; Niiden osat ja tarvikkeet </p>
<p> Jakso XX, Ryhmät 94-96 Erinäiset tavarat </p>
<p> Jakso XXI, Ryhmät 97-99 Taideteokset, kokoelmaesineet ja antiikkiesineet </p>

ETUUSKOHTELUUN OIKEUTTAVAT ALKUPERÄSELVITYKSET TUONNISSA

Alkuperämaa	Alkuperäselvitys: todistus	Muu alkuperäselvitys/ lähetyksen enimmäisarvo	euroa	Alkuperäselvityksen voimassaoloaika (kk)
ETA (Efta): f) • Islanti • Liechtenstein • Norja	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Sveitsi (Efta) f)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Färsaaret f)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Algeria k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Marokko k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Tunisia k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Egypti k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Jordania k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Libanon f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Syyria i)	EUR.1	EUR.2-lomake d)	2 590	5
Israel f)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Länsiranta ja Gaza (Palestiina) k)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Turkki, tulliliittotuotteet f)	A.TR. e)	-		4
Turkki, hiili- ja terästuotteet f)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Turkki, perusmaataloustuotteet f)	EUR.1 tai EUR-MED	Kauppalaskuilmotus tai EUR-MED- " " a)b(c)	6 000	4
Albania f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Makedonia f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Montenegro f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Bosnia ja Hertsegovina f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Serbia f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Moldova f) 1.9.2014 lähtien	EUR.1	Alkuperäilmoitus a)b(c)	6 000	4
Moldova vuoden 2015 loppuun	EUR.1	Kauppalaskuilmotus b(c)	6 000	4
Georgia f)i)	EUR.1	Alkuperäilmoitus a)b(c)	6 000	4
Kosovo	EUR.1	Kauppalaskuilmotus b(c)	6 000	4
Ukraina i)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus b(c)	6 000	4
Andorra f)	EUR.1 j)	Kauppalaskuilmotus a)b(c)i)	6 000	4
Ceuta ja Melilla f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Etelä-Afrikka	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	4
Chile f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
Meksiko f)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
Etelä-Korea	-	Alkuperäilmoitus a)b(c)	6 000	12
Kolumbia ja Peru i)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	12
Keski-Amerikka i)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	12
GSP-maat (kehitysmaat)	Form A	Kauppalaskuilmotus b(c)	6 000	10
CARIFORUM-valtiot (EPA)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
Tyynenmeren valtiot (EPA)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
ESA-valtiot (EPA) i)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10 m)
Keski-Afrikka (EPA)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
AKT-maat, markkin.pääsy (EPA) i)	EUR.1	Kauppalaskuilmotus a)b(c)	6 000	10
MMA	EUR.1	Alkuperäilmoitus a)b(c)	10 000	10

Huomautuksia:

- a) Valtuutettu viejä kaikenarvoisille lähetyksille
- b) Kaikki viejät esitettyyn lähetyksen enimmäisarvoon asti
- c) Alkuperätuotteiden arvo lähetyksessä
- d) Vain alkuperätuotteita sisältäville postilähetyksille
- e) Todistuksen voi vahvistaa myös valtuutettu viejä
- f) Tullinpalautuskieltoa sovelletaan (ks. myös huomautus k) ja lisähuomautukset selitysosien lopussa
- i) Myös GSP-kohtelu mahdollinen alkuperämaasta, tuotteesta ja alkuperäselvityksestä riippuen; vrt. kohta "GSP-maat"
- j) Alkuperäselvitys vaaditaan vain maataloustuotteilta
- k) Euro-Välimeri-kumulaatiota (EUR-MED) sovellettaessa tai kun annetaan EUR-MED-alkuperäselvitys, on tullinpalautuskieltoa noudatettava, ks. lopussa oleva lisähuomautus.
- m) Neljän kuukauden lisävoimassaoloaika on mahdollista saada kumulaatioalueella olevassa kauttakuljetusmaassa

Edellä olevassa yhteenvedossa on lueteltu etuuskohtelun myöntämisen edellytyksenä esitettävät alkuperäselvitykset ja niiden arvorajat. Alkuperäselvitykset on lueteltu etuuskohtelun myöntämisen perustana olevien sopimusten ja järjestelyjen mukaisesti maaryhmittäin, maittain ja alueittain.

Yhteenvedon ensimmäisessä sarakkeessa on lueteltu maaryhmät, maat ja alueet alkuperäkohteluun oikeuttavien sopimusten ja järjestelyjen mukaisesti.

Toisessa sarakkeessa on ilmoitettu esitettävän alkuperätodistuksen tai muun kohteluun oikeuttavan todistuksen nimi: EUR.1-tavaratodistus, EUR-MED-tavaratodistus, A.TR.-tavaratodistus (Turkin tulliliittotuotteet) sekä Form A -alkuperätodistus. Todistuksen tulee olla toimivaltaisen viranomaisen vahvistama.

Kolmannessa sarakkeessa on ilmoitettu vaihtoehtoiset alkuperäselvitykset sekä niitä koskevien lähetysten enimmäisarvot. Vaihtoehtoisia alkuperäselvityksiä ovat kauppalaskuilmoitus, alkuperäilmoitus, EUR-MED-kauppalaskuilmoitus ja enää vain Syyrian kaupassa käytössä oleva EUR.2-lomake. Huomautuksia-kohdassa on esitetty, milloin ja millä edellytyksillä vaihtoehtoisia alkuperäselvityksiä voidaan käyttää.

Neljännessä sarakkeessa on ilmoitettu alkuperäselvityksen voimassaoloaika. Alkuperäselvitys on esitettävä määräämään tulliviranomaiselle sen voimassaoloaikana. Määräajan jälkeen esitetyt alkuperäselvitykset voidaan hyväksyä vain poikkeustapauksissa.

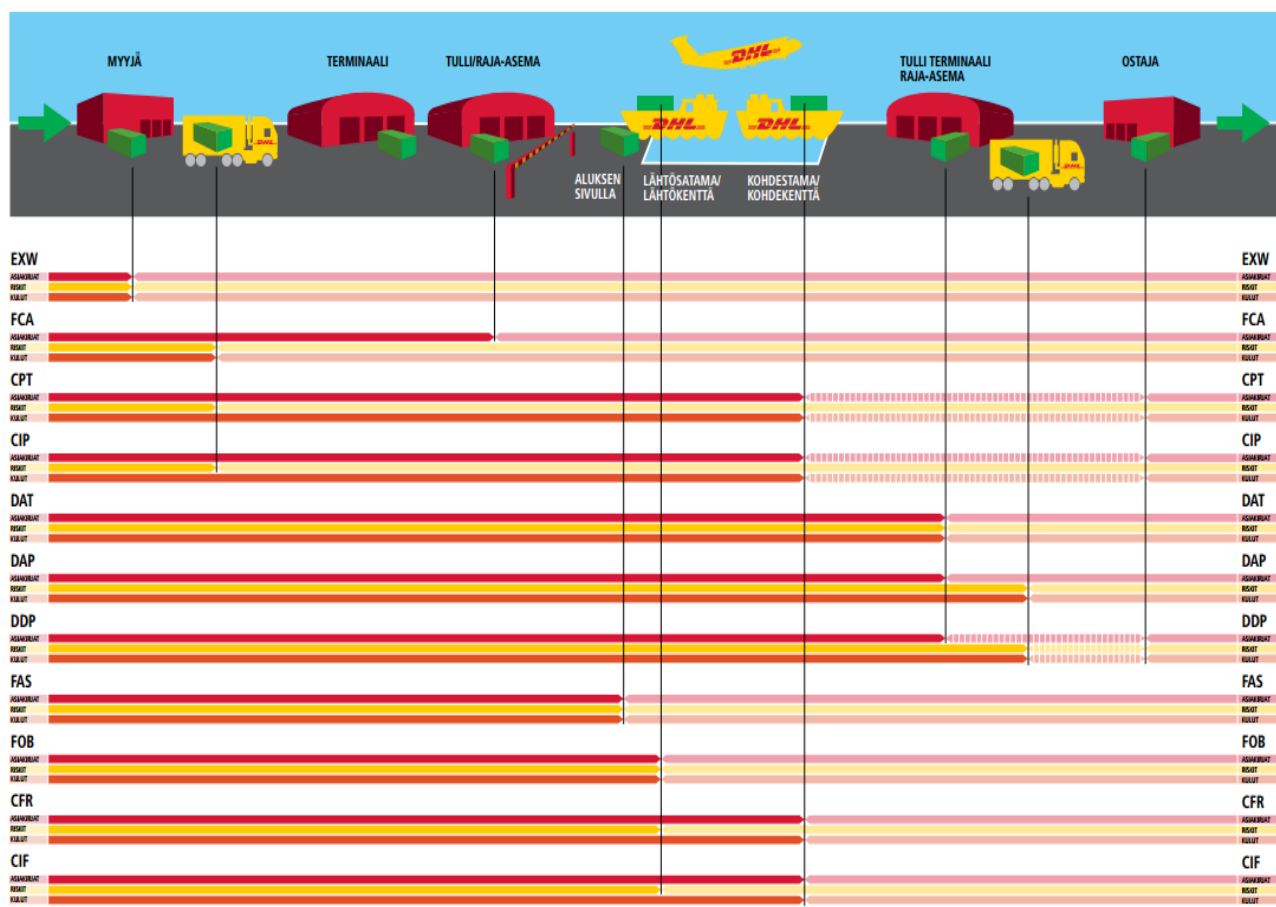
EU:N JA KOREAN TASAVALLAN VÄLISEN VAPAAKAUPPASOPIMUKSEN LISÄYKSEN
2-C-2 TAULUKKO 1 EU:SSA HYVÄKSYTTÄVIEN MOOTTORIAJONEUVOJEN JA NII-
DEN OSIEN VAATIMUKSISTA

Aihe	Vaatimukset	Vastaava EUn tekninen määräys
Sallittu melutaso	UNECE:n sääntö 51	Direktiivi 70/157/ETY
Varaosajärjestelmät	UNECE:n sääntö 59	Direktiivi 70/157/ETY
Päästöt	UNECE:n sääntö 83	Direktiivi 70/220/ETY
Varaosana toimitettavat katalyysaattorit	UNECE:n sääntö 103	Direktiivi 70/220/ETY
Polttonestesäiliöt	UNECE:n sääntö 34	Direktiivi 70/221/ETY
Nestekaasusäiliöt	UNECE:n sääntö 67	Direktiivi 70/221/ETY
Paineistetun maakaasun (CNG) säiliöt	UNECE:n sääntö 110	Direktiivi 70/221/ETY
Alueajoneuvojen takana	UNECE:n sääntö 58	Direktiivi 70/221/ETY
Ohjauslaitte	UNECE:n sääntö 79	Direktiivi 70/311/ETY
Ovien lukot ja saranat	UNECE:n sääntö 11	Direktiivi 70/387/ETY
Äänimerkinantolaitte	UNECE:n sääntö 28	Direktiivi 70/388/ETY
Epäsuoran näkemän tarjoavat laitteet	UNECE:n sääntö 46	Direktiivi 2003/97/EY
Jarrulaitteet	UNECE:n sääntö 13	Direktiivi 71/320/ETY
Jarrulaitteet	UNECE:n sääntö 13H	Direktiivi 71/320/ETY
Jarrupäällysteet	UNECE:n sääntö 90	Direktiivi 71/320/ETY
Radiohäiriöt (sähkömagneettinen yhteensopivuus)	UNECE:n sääntö 10	Direktiivi 72/245/ETY
Dieselin savutus	UNECE:n sääntö 24	Direktiivi 72/306/ETY
Sisävarusteet	UNECE:n sääntö 21	Direktiivi 74/60/ETY
Luvattoman käytön estolaitte	UNECE:n sääntö 18	Direktiivi 74/61/ETY
Luvattoman käytön estolaitte ja ajoneuvolaite	UNECE:n sääntö 116	Direktiivi 74/61/ETY
Hälytysjärjestelmät	UNECE:n sääntö 97 UNECE:n sääntö 116	Direktiivi 74/61/ETY
Ohjauslaitteen toiminta törmäyksessä	UNECE:n sääntö 12	Direktiivi 74/297/ETY
Istuinten lujuus	UNECE:n sääntö 17	Direktiivi 74/408/ETY
Istuimen lujuus (linja-autot)	UNECE:n sääntö 80	Direktiivi 74/408/ETY
Ulkonevat osat	UNECE:n sääntö 26	Direktiivi 74/483/ETY
Nopeusmittari	UNECE:n sääntö 39	Direktiivi 75/443/ETY
Turvavöiden kiinnityspisteet	UNECE:n sääntö 14	Direktiivi 76/115/ETY

Aihe	Vaatimukset	Vastaava EUn tekninen määräys
Valaisimien ja merkkivalokalusteiden asennus	UNECE:n sääntö 48	Direktiivi 76/756/ETY
Heijastimet	UNECE:n sääntö 3	Direktiivi 76/757/ETY
Ääri-, etu-, taka- ja jarruvalaisimet	UNECE:n sääntö 7	Direktiivi 76/758/ETY
Huomiovalaisimet	UNECE:n sääntö 87	Direktiivi 76/758/ETY
Sivurvalaisimet	UNECE:n sääntö 91	Direktiivi 76/758/ETY
Suuntavalaisimet	UNECE:n sääntö 6	Direktiivi 76/759/ETY
Takarekisterikilven valaisin	UNECE:n sääntö 4	Direktiivi 76/760/ETY
Ajovalaisimet (R ₁ ja HS ₁)	UNECE:n sääntö 1	Direktiivi 76/761/ETY
Ajovalaisimet (umpiovalaisin)	UNECE:n sääntö 5	Direktiivi 76/761/ETY
Ajovalaisimet (H ₁ , H ₂ , H ₃ , HB ₃ , HB ₄ , H ₇ , ja/tai H ₈ , H ₉ , HIR1, HIR2 ja/tai H ₁₁)	UNECE:n sääntö 8	Direktiivi 76/761/ETY
Ajovalaisimet (H ₄)	UNECE:n sääntö 20	Direktiivi 76/761/ETY
Ajovalaisimet (halogeeniumpiovalaisin)	UNECE:n sääntö 31	Direktiivi 76/761/ETY
Hyväksytyissä valaisimissa käytettävät hehkulamput	UNECE:n sääntö 37	Direktiivi 76/761/ETY
Kaasupurkausvalonlähteillä varustetut ajovalaisimet	UNECE:n sääntö 98	Direktiivi 76/761/ETY
Hyväksytyissä kaasupurkauslamppuvalaisinyksiköissä käytettävät kaasupurkausvalonlähteet	UNECE:n sääntö 99	Direktiivi 76/761/ETY
Ajovalaisimet (epäsymmetrinen lähivalo)	UNECE:n sääntö 112	Direktiivi 76/761/ETY
Kääntyvät ajovalojärjestelmät (AFS-järjestelmät)	UNECE:n sääntö 123	Direktiivi 76/761/ETY
Etusumivalaisimet	UNECE:n sääntö 19	Direktiivi 76/762/EY
Takasumivalaisimet	UNECE:n sääntö 38	Direktiivi 77/538/EY
Peruutusvalaisimet	UNECE:n sääntö 23	Direktiivi 77/539/EY
Pysäköintivalaisimet	UNECE:n sääntö 77	Direktiivi 77/540/EY
Turvavyöt ja turvajärjestelmät	UNECE:n sääntö 16	Direktiivi 77/541/EY
Lasten turvalaitteet	UNECE:n sääntö 44	Direktiivi 77/541/EY
Etunäkyvyysalue	UNECE:n sääntö 125	Direktiivi 77/649/EY
Hallintalaitteiden, ilmaisimien ja osoittimien merkinnät	UNECE:n sääntö 121	Direktiivi 78/316/ETY
Lämmitysjärjestelmät	UNECE:n sääntö 122	Direktiivi 2001/56/EY
Pääntuet (yhdistetty istuinin)	UNECE:n sääntö 17	Direktiivi 78/932/ETY
Pääntuet	UNECE:n sääntö 25	Direktiivi 78/932/ETY

Aihe	Vaatimukset	Vastaava EU:n tekninen määräys
CO ₂ -päästöt / polttoaineen kulutus	UNECE:n sääntö 101	Direktiivi 80/1268/ETY
Moottorin teho	UNECE:n sääntö 85	Direktiivi 80/1269/ETY
Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 4 ja Euro 5)	UNECE:n sääntö 49	Direktiivi 2005/55/EY
Sivusuojat	UNECE:n sääntö 73	Direktiivi 89/297/ETY
Turvalasit	UNECE:n sääntö 43	Direktiivi 92/22/ETY
Renkaat, moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut	UNECE:n sääntö 30	Direktiivi 92/23/ETY
Renkaat, hyötyajoneuvot ja niiden perävaunut	UNECE:n sääntö 54	Direktiivi 92/23/ETY
Väliaikaisesti käytettävät varapyörät/renkaat	UNECE:n sääntö 64	Direktiivi 92/23/ETY
Vierintämelu	UNECE:n sääntö 117	Direktiivi 92/23/ETY
Nopeudenrajoittimet	UNECE:n sääntö 89	Direktiivi 92/24/ETY
Kytkenälaitteet	UNECE:n sääntö 55	Direktiivi 94/20/EY
Lyhytkytkenälaitte	UNECE:n sääntö 102	Direktiivi 94/20/EY
Palo-ominaisuudet	UNECE:n sääntö 118	Direktiivi 95/28/EY
Linja-autot	UNECE:n sääntö 107	Direktiivi 2001/85/EY
Korirakenteen lujuus (linja-autot)	UNECE:n sääntö 66	Direktiivi 2001/85/EY
Etutörmäys	UNECE:n sääntö 94	Direktiivi 96/79/EY
Sivutörmäys	UNECE:n sääntö 95	Direktiivi 96/27/EY
Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettut ajoneuvot	UNECE:n sääntö 105	Direktiivi 98/91/EY
Alleajosuojat edessä	UNECE:n sääntö 93	Direktiivi 2000/40/EY

INCOTERMS 2010 -TOIMITUSLAUSEKKEET – MYYJÄN JA OSTAJAN VASTUUT JA VELVOLLISUUDET



■ = asiakirjat

■ = riskit

■ = kulut

■ = sopimuksessa erikseen määrättävä kriittinen piste

AUTOVEROLAIN VEROTAULUKKO 1 (MUKAUTETTU)

Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti
0	5,0	39	8,3	83	13,8	127	21,4
1	5,1	40	8,4	84	14,0	128	21,5
2	5,2	41	8,5	85	14,1	129	21,7
3	5,2	42	8,6	86	14,3	130	21,9
4	5,3	43	8,7	87	14,4	131	22,1
5	5,4	44	8,8	88	14,6	132	22,3
6	5,4	45	8,9	89	14,7	133	22,5
7	5,5	46	9,0	90	14,9	134	22,7
8	5,6	47	9,1	91	15,1	135	22,9
9	5,6	48	9,2	92	15,2	136	23,1
10	5,7	49	9,3	93	15,4	137	23,3
11	5,8	50	9,4	94	15,5	138	23,5
12	5,9	51	9,6	95	15,7	139	23,7
13	5,9	52	9,7	96	15,9	140	23,8
14	6,0	53	9,8	97	16,0	141	24,0
15	6,1	54	9,9	98	16,2	142	24,2
16	6,2	55	10,0	99	16,4	143	24,4
17	6,3	56	10,2	100	16,5	144	24,6
18	6,3	57	10,3	101	16,7	145	24,8
19	6,4	58	10,4	102	16,9	146	25,0
20	6,5	59	10,5	103	17,0	147	25,2
21	6,6	60	10,6	104	17,2	148	25,4
22	6,7	61	10,8	105	17,4	149	25,6
23	6,8	62	10,9	106	17,6	150	25,8
24	6,8	63	11,0	107	17,7	151	26,0
25	6,9	64	11,2	108	17,9	152	26,2
26	7,0	65	11,3	109	18,1	153	26,4
27	7,1	66	11,4	110	18,3	154	26,6
28	7,2	67	11,5	111	18,4	155	26,8
29	7,3	68	11,7	112	18,6	156	27,0
30	7,4	69	11,8	113	18,8	157	27,1
31	7,5	70	12,0	114	19,0	158	27,3
32	7,6	71	12,1	115	19,1	159	27,5
33	7,7	72	12,2	116	19,3	160	27,7
34	7,8	73	12,4	117	19,5	161	27,9
35	7,9	74	12,5	118	19,7	162	28,1
36	8,0	75	12,6	119	19,9	163	28,3
37	8,1	76	12,8	120	20,1	164	28,5
38	8,2	77	12,9	121	20,2	165	28,7
		78	13,1	122	20,4	166	28,9
		79	13,2	123	20,6	167	29,1
		80	13,4	124	20,8	168	29,3
		81	13,5	125	21,0	169	29,5
		82	13,7	126	21,2	170	29,7

Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti	Auton CO ₂ - päästöt(g/km)	Vero- prosentti
171	29,9	215	37,6	259	43,5	303	47,3	347	49,5
172	30,0	216	37,8	260	43,6	304	47,3	348	49,5
173	30,2	217	37,9	261	43,7	305	47,4	349	49,6
174	30,4	218	38,1	262	43,8	306	47,5	350	49,6
175	30,6	219	38,2	263	43,9	307	47,5	351	49,7
176	30,8	220	38,4	264	44,0	308	47,6	352	49,7
177	31,0	221	38,5	265	44,1	309	47,6	353	49,7
178	31,2	222	38,7	266	44,2	310	47,7	354	49,8
179	31,4	223	38,8	267	44,3	311	47,8	355	49,8
180	31,6	224	39,0	268	44,4	312	47,8	356	49,8
181	31,7	225	39,1	269	44,5	313	47,9	357	49,9
182	31,9	226	39,3	270	44,6	314	47,9	358	49,9
183	32,1	227	39,4	271	44,7	315	48,0	359	49,9
184	32,3	228	39,6	272	44,8	316	48,1	360 tai enemmän 50,0	
185	32,5	229	39,7	273	44,9	317	48,1		
186	32,7	230	39,8	274	45,0	318	48,2		
187	32,8	231	40,0	275	45,1	319	48,2		
188	33,0	232	40,1	276	45,2	320	48,3		
189	33,2	233	40,3	277	45,2	321	48,3		
190	33,4	234	40,4	278	45,3	322	48,4		
191	33,6	235	40,5	279	45,4	323	48,4		
192	33,7	236	40,7	280	45,5	324	48,5		
193	33,9	237	40,8	281	45,6	325	48,5		
194	34,1	238	40,9	282	45,7	326	48,6		
195	34,3	239	41,1	283	45,8	327	48,6		
196	34,4	240	41,2	284	45,8	328	48,7		
197	34,6	241	41,3	285	45,9	329	48,7		
198	34,8	242	41,5	286	46,0	330	48,8		
199	35,0	243	41,6	287	46,1	331	48,8		
200	35,1	244	41,7	288	46,2	332	48,9		
201	35,3	245	41,8	289	46,3	333	48,9		
202	35,5	246	42,0	290	46,3	334	49,0		
203	35,7	247	42,1	291	46,4	335	49,0		
204	35,8	248	42,2	292	46,5	336	49,1		
205	36,0	249	42,3	293	46,6	337	49,1		
206	36,2	250	42,4	294	46,6	338	49,1		
207	36,3	251	42,6	295	46,7	339	49,2		
208	36,5	252	42,7	296	46,8	340	49,2		
209	36,6	253	42,8	297	46,9	341	49,3		
210	36,8	254	42,9	298	46,9	342	49,3		
211	37,0	255	43,0	299	47,0	343	49,3		
212	37,1	256	43,1	300	47,1	344	49,4		
213	37,3	257	43,2	301	47,1	345	49,4		
		258	43,4	302	47,2	346	49,5		

AUTOASETUKSEN LIITE 8, AJONEUVOJA KOSKEVAT KANSALLISET POIKKEUKSET LIITTEIDEN 1-7 VAATIMUKSISTA (6.3.2014/219)

AJONEUVOJA KOSKEVAT KANSALLISET POIKKEUKSET LIITTEIDEN 1-7 VAATIMUKSISTA

Tätä taulukkoa voidaan soveltaa kansallisessa tyyppihyväksynnässä, muussa yksittäishyväksynnässä kuin direktiivin 2007/46/EY liitteen IV lisäyksen 2 tarkoittamassa M₁- ja N₁-luokan ajoneuvon 26.2.2012 jälkeen tehdyssä yksittäishyväksynnässä, sekä muutos- ja rekisteröintikatsastuksessa. Ennen 1.1.2010 käyttöön otettujen ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksessa voidaan vaihtoehtoisesti soveltaa 31.12.2009 voimassa olleita vaatimustenmukaisuuden osoittamisen menettelyjä.

Tämän taulukon mukaisia vaatimuksenmukaisuuden osoittamistapoja voidaan soveltaa myös liitteissä 1-7 määrättyjen erityisdirektiivien ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoaikaan vastaaviin vaatimuksiin ajoneuvon muutoskatsastuksessa ja rekisteröintikatsastuksessa.

Ajoneuvon yksittäishyväksynnässä ja muutoskatsastuksessa sekä EY-tyyppihyväksytystä ajoneuvosta muutetun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa ja muun kuin EY - tyyppihyväksytyn ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa saadaan vaatimuksenmukaisuuden osoittamisessa käyttää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnassa sovellettavia, erityissäädöksessä säädettyjä raja-arvoja.

Taulukossa ilmoitettuja E-sääntöjä voidaan soveltaa rinnakkaisina vaihtoehtoina EU-säädöksille. E-sääntöjä ja EU-säädöksiä sovelletaan rinnakkain siten kuin EU-asetuksella säädetään.

Kohta	Kohde	Direktiivi/ EY-asetus	E-sääntö	Vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa					
				M ₁	M _{2,3}	N ₁	N _{2,3}	O _{1,2}	O _{3,4}
1	Melutasot	70/157/ETY	51, 59	H ¹	H ¹	H ¹	H ¹		
2	Päästöt	70/220/ETY (Kumottu 2.1.2013 al- kaen)	83, 103	H ²	H ²	H ²	H ²		
2a	Kevyiden hyötyajoneuvo- jen päästöt (Euro 5 ja 6 /tietojen saanti)	EY N:o 715/2007	-	H ³	H ³ N/A ⁴	H ³	H ³ N/A ⁵		
3	Polttonestesäiliöt Alleajosuojat takana	70/221/ETY	34, 58, 67, 110	C ⁶ /B ⁷ /X ⁸ /I E ⁹ /H	H/X ⁸ E ⁹ /H	C ⁶ /B ⁷ /X ⁸ /I E ⁹ /H	H E ⁹ /H		
4	Takarekisterikilven tila	70/222/ETY EU N:o 1003/2010	-	E	E	E	E	E	E
5	Ohjauslaite	70/311/ETY	79	C ¹⁰ /I	H	C ¹⁰ /I	H	E	H E ¹¹
6	Ovien lukot ja saranat	70/387/ETY	11	C	E	C	C		
7	Äänimerkinantolaitte	70/388/ETY	28	C	C	C	C		
8	Epäsuoran näkemisen laitteet	2003/97/EY	46	X ¹² /I ¹² C ¹³	X ¹² C ¹³	X ¹² /I ¹² C ¹³	X ¹² /I ^{12,14} C ¹³		

Kohta	Kohde	Direktiivi/ EY-asetus	E-sääntö	Vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa					
9	Jarrutus ¹⁵	71/320/ETY	13, 13H, 90	H ¹⁶ /I	H	H ¹⁶ /I	H/I ¹⁴	H/ E ¹⁷	H
10	Sähkömagneettinen yhteensopivuus	72/245/ETY	10	A ²¹ C ²² /I	A ¹⁸ C ¹⁹	A ²¹ C ²² /I	A ²¹ C ²² /I ¹⁴	A ²¹ C ²²	A ¹⁸ C ¹⁹
11	Dieselin savutus (Kumotu 2.1.2013 alkaen)	72/306/ETY	24	H	H	H	H		
12	Sisävarusteet	74/60/ETY	21	C					
13	Luvattoman käytön estävät laitteet	74/61/ETY	18, 97, 116	C/I X ²⁰	C	C/I X ²⁰	C/I ¹⁴		
14	Ohjauslaitteen käyttäytyminen törmäyksessä	74/297/ETY	12	C/I		C/I			
15	Istuinten lujuus	74/408/ETY	17, 80	C/I	C	C/I	C/I ¹⁴		
16	Ulkonevat osat	74/483/ETY	26	C					
17	Nopeusmittari ja peruutusvaihte	75/443/ETY	39	C	C	C	C		
18	Lakisäätöiset kilvet	76/114/ETY EU N:o 19/2011	-	E	E	E	E	E	E
19	Turvavöiden kiinnityspisteet	76/115/ETY	14	B/I ²¹	C	C/I	C/I ¹⁴		
20	Valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennus	76/756/ETY	48	H ²²	H ²²	H ²²	H ²²	C ²²	H ²²
21	Heijastimet	76/757/ETY	3	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X
22	Ääri-, etu-, taka-, jarru-, huomio- ja sivuvalaisimet	76/758/ETY	7, 87, 91	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X
23	Suuntavalaisimet	76/759/ETY	6	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X
24	Takarekisterikilven valaisimet	76/760/ETY	4	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X
25	Ajovalaisimet (myös polttimot)	76/761/ETY	1, 5, 8, 20, 31, 37, 98, 99, 112, 123	X/I ²³	X	X/I ²³	X/I ^{14, 23}		
26	Etusumuvalaisimet	76/762/ETY	19	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴		
27	Hinauslaitteet	77/389/ETY/ EU N:o 1005/2010	-	B	B	B	B		
28	Takasumuvalaisimet	77/538/ETY	38	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X

Kohta	Kohde	Direktiivi/ EY-asetus	E-sääntö	Vaativuuden osoittamistapa					
29	Peruutusvalaisimet	77/539/ETY	23	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴	X	X
30	Pysäköintivalaisimet	77/540/ETY	77	X/I	X	X/I	X/I ¹⁴		
31	Turvavyöt	77/541/ETY	16, 44	X/I ²⁴ E ¹³	X ²⁴ E ¹³	X/I ²⁴ E ¹³	X/I ^{14,24} E ¹³		
32	Näkyvyys eteen	77/649/ETY	125	E	E	E	E		
33	Hallintalaitteiden merkin- nät	78/316/ETY	121	E	E	E	E		
34	Huurteen- /sumunpoistolaitteet	78/317/ETY EU N:o 672/2010	-	E	E	E	E		
35	Pesimet/pyyhkiimet	78/318/ETY EU N:o 1008/2010	-	E	E	E	E		
36	Lämmitysjärjestelmät	2001/56/EY	122	C	C	C	C	C	C
37	Pyörien roiskeuojat	78/549/ETY EU N:o 1009/2010	-	B					
38	Pääntuet	78/932/ETY	17, 25	E ²⁵					
39	3 CO ₂ -päästöt/polttoaineen kulutus (Kumottu 2.1.2013 alka- en)	80/1268/ETY	101	H ²⁷		H ²⁷			
40	Moottorin teho	80/1269/ETY (Kumottu 31.12.2013 alkaen)	85	C	A	C	C ¹⁴ A ⁵		
41	Raskaiden hyötyajoneu- vojen päästöt	2005/55/EY (Kumottu 31.12.2013 alkaen)	85	H ³	H ³	H ³	H ^{3, 14} H ⁵		
41 a	Raskaiden hyötyajoneu- vojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	EY N:o 595/2009	49	H ³	H ³	H ³	H ³		
42	Sivusuojaus	89/297/ETY	73				H		H
43	Roiskeenestojärjestelmät	91/226/ETY EU N:o 109/2011	-			E ²⁵	H	E ²⁵	H
44	Massat ja mitat (M1)	92/21/ETY	-	C					
45	Turvallasit	92/22/ETY	43	X ¹² /I ¹² B ¹³ /I ¹³	X ¹² B ¹³	X ¹² /I ¹² B ¹³ /I ¹³	X ¹² /I ^{12,14} B ¹³ /I ¹³	B ¹² B ¹³	B ¹² B ¹³

Kohta	Kohde	Direktiivi/ EY-asetus	E-sääntö	Vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa					
				X ¹² /1 ^{12,29} C ¹³ /1 ^{13,29}	X ¹² C ¹³	X ¹² /1 ²⁹ C ¹³	X ¹² /1 ^{29,34} C ¹³ /1 ^{29,34}	X ¹² C ¹³	X ¹² C ¹³
46	Renkaat	92/23/ETY (Kumottu 1.11.2017 alkaen)	30, 54, 64, 117						
47	Nopeudenrajoitin	92/24/ETY	89		H		H		
48	Massat ja mitat (muut kuin M1)	97/27/EY	-		H ³⁰	C	C ³⁰	C	C ³⁰
49	Ohjaamon ulkonevat osat	92/114/ETY	61			H/1	H/1 ¹⁴		
50	Kytkealaitteet	94/20/EY	55,10	X ¹² C ¹³	X ¹² C ¹³	X ¹² C ¹³	X ¹² C ¹³	X ¹² /A ³¹ C ¹³	X ¹² C ¹³
51	Paloturvallisuus	95/28/EY	118		A ⁴ N/A ³²				
52	Linja-auton korirakenne	2001/85/EY	66,11, 107		A/H ³³				
53	Etutörmäys	96/79/EY	94	C ³⁴ /1 N/A ³⁵					
54	Sivutörmäys	96/27/EY	95	C ³⁴ /1 N/A ³⁵		C ³⁴ N/A ³⁵			
56	Vaarallisten aineiden kul- jetusajoneuvot	98/91/EY	105			H	H	H	H
57	Alkajosojoja edessä	2000/40/EY	93				H		
58	Jalankulkijoiden suojele	2003/102/EY (kumottu 24.11.2009 alkaen) EY N:o 78/2009	127	X ¹² C ¹³ C ³⁴ N/A		X ¹² C ¹³ C ³⁴ N/A			
59	Kierrätettävyyys	2005/64/EY	-	N/A		N/A			
60	Etusuojaajärjestelmä	2005/66/EY (kumottu 24.11.2009 alkaen) EY N:o 78/2009	-	X ¹² C ¹³ C ³⁴		X ¹² C ¹³ C ³⁴			
61	Ilmastointijärjestelmä	2006/40/EY	-	A ¹² /1 C ¹³		A ¹² /1 C ¹³			
62	Vetyjärjestelmä	EY N:o 79/2009	-	H	H	H	H		
63	Yleinen turvallisuus	EY N:o 661/2009	-	C ³⁷	C ³⁷	C ³⁷	C ³⁷	C ³⁷	C ³⁷
64	Vaihtamisopastimet	EU N:o 65/2012	-	B					
65	Kehittyneet hätäjarrutus- järjestelmät	EU N:o 347/2012	131		A		A		
66	Kalstavahtijärjestelmät	EU N:o	130		A		A		

Kohta	Kohde	Direktiivi/ EY-asetus	E-sääntö	Vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa					
		351/2012							
67	Nestekaasua varten tarkoitettut erikoisosat ja niiden asennus moottoriajoneuvoihin	EY N:o 661/2009	67	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³		
68	Ajoneuvojen hälytysjärjestelmät	EY N:o 661/2009	97	H		H			
69	Sähköturvallisuus	EU N:o 407/2011	100	H ³⁶	H ³⁶	H ³⁶	H ³⁶		
70	Maakaasua varten tarkoitettut erikoisosat ja niiden asennus moottoriajoneuvoihin	EY N:o 661/2009	110	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³	A ¹² C ¹³		

Tässä liitteessä vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa seuraavilla tavoilla:

- X: Hyväksynnän hakijan toimittamalla ETA-valtion tai Ahvenanmaan maakunnan hyväksyntäviranomaisen myöntämällä EY-tyyppihyväksyntätodistuksella, asiantuntijalta E-sääntöä soveltavan valtion hyväksyntäviranomaisen myöntämällä E-tyyppihyväksyntätodistuksella tai näiden todistusten mukaista hyväksyntää osoittavalla hyväksymismerkinnällä.
- A: Nimetyn tutkimuslaitoksen lisäksi muun ETA-valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavalla selvityksellä.
- H: Hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavalla selvityksellä.
- B: Valmistajan suorittamistaan testeistä laatimalla raportilla: säädöksen teknisiä määräyksiä on noudatettava ja säädöksessä säädetyt testit on suoritettava.
- C: Hakijan on hyväksynnän tai katsastuksen suorittajaa tyydyttävällä tavalla osoitettava, että säädöksen keskeiset vaatimukset täyttyvät.
- E: Hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tarkastuksessa.
- I: Ajoneuvolle, joka on valmistettu suurina sarjoina yhdysvaltalaisia, japanilaisia, korealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten, osoituksena vaatimusten täyttymisestä yksittäishyväksynnässä ja rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen selvitys siitä, että ajoneuvo täyttää kyseisen maan mallivuotta koskevat vaatimukset tai tätä ilmaiseva hyväksymismerkintä.
- N/A: Tätä säädöstä ei sovelleta (ei vaatimuksia).

Vaihtoehtona taulukossa määritetyille vaatimustasolle käy ylempitasoinen osoittamistapa (järjestyksessä X, A, H, B, C, E). Osoittamistapaa I sovelletaan vain sitä koskevan määritelmän mukaisiin ajoneuvoihin.